INFORMATION DOSSIER

SOMMAIRE
SUMMARY

1. Règlement particulier - *Supplementary Regulations*

2. Horaires - *Time tables*

3. Listes des engagés - *Entry lists*

4. Carburant - *Fuel*

5. Pneumatiques - *Tyres*

6. Modifications réglementaires - *Regulations modifications*

7. Prescriptions Générales et Spécifiques - *General and Specific Prescriptions*

8. Divers - *Miscellaneous*

1

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF
CIK-FIA World Championship (Rd1)
FIA
CIK KARTING KF
WORLD
CHAMPIONSHIP

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF-Junior
CIK-FIA International KF Junior Super Cup
FIA
CIK KARTING
KFJunior INTERNATIONAL
SUPER CUP

CIK KARTING KF
WORLD
CHAMPIONSHIP

COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING

SUPPLEMENTARY REGULATIONS

CIK-FIA WORLD KF CHAMPIONSHIP

1st round

CIK-FIA INTERNATIONAL KF-JUNIOR SUPER CUP

PF INT'L (GBR)

Date: 29/08 - 01/09/2013

REGULATIONS

The final text of these Supplementary Regulations shall be the French version which will be used should any dispute arise as to their interpretation. Headings in this document are for ease of reference only and do not form part of these Supplementary Regulations.

Article 1 – Organisation

The Event shall be run in accordance with the International Sporting Code and its appendices, the FIA and CIK-FIA official Bulletins, the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Events and Championships, Cups and Trophies, the Specific Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting Championships, Cups and Trophies, the Sporting Regulations of the CIK-FIA Championships concerned and these Supplementary Regulations.

Article 2 – Information specific to the Event

National Sporting Authority:

MSA-UK

Address: Motor Sports House, Riverside Park, Colnbrook, Slough SL3 0HG, UK

a) Phone: +44/1753 765 000
b) Fax: +44/1753 682 938
c) E-mail: Kart@msauk.org
d) Web: www.msauk.org

Organiser:

Trent Valley Kart Club, PF International Kart Circuit

Address: Brandon, GRANTHAM, Lincolnshire, NG32 2AY, UK

a) Phone: +44 7545 131 099
b) Fax: +44 8444 172 267
c) E-mail: compsec@tvkc.co.uk

Organising Committee

Composition :
Mr Nigel Edwards
Mrs Danielle Short
Mrs Clare Mills

Circuit:

a) Length: 1,382 m.

b) Direction of the track: clockwise

c) Side of the pole position: right

d) Number of laps in the Qualifying Heats
11 laps in KF 8 laps in KF-Junior

e) Number of laps in the final phase:

Prefinal 1:	15 laps in KF	11 laps in KF-Junior
Prefinal 2:	15 laps in KF	11 laps in KF-Junior
Final:	22 laps in KF	19 laps in KF-Junior

Time Schedule of the Event:
See appendix.

Technical Checks
Location: Scrutineering Bay

FIA Public

Sporting Checks
Location: TVKC Race Control

"**Briefing**" with the Entrants and Drivers
Location: Panorama Room

Location of the official posting board:
1x TVKC Race Control 1x Paddock Window

Prizes and awards

From the Organiser:

KF and KF-Junior:
Trophies for each class to the Top 3 Drivers

From the fuel supplier:

KF and KF-Junior:
To the Winner of the Final: 25 fuel litre voucher free of charge

Article 3 – Main Officials

A) Stewards:

1) **Two international Stewards**
Mr Philippe DECAUD (FRA)
Mr Jaakko MARKULA (FIN)

2) **One national Steward**
Mr Richard NORBURY (GBR)

3) **The Chairman of the Panel of Stewards**
Mr Philippe DECAUD (FRA)

B) CIK-FIA Race Director
Mr Joel BLANC (FRA)

C) Clerk of the Course
Mr Nigel EDWARDS (GBR)

Deputy Clerk of the Course
Mr Martin BEAN (GBR)

D) Secretary of the meeting
Mrs Danielle SHORT (GBR)

E) CIK-FIA Technical Delegate
Mr Dan CARTER (GBR)

F) Chief Scrutineer
Mr Paul KLAASSEN (GBR)

G) Chief Medical Officer
Mr Loet VAN DER HEIJDEN (NLD)

H) Timekeeping Officer
Mr Ian ROGERS (GBR)

I) CIK-FIA Timekeeping Delegate
Mr Pierrick BOTTOLLIER (FRA)

J) CIK-FIA Observer
Mr Randolph BATH (NLD)

Article 4 – Insurances

In compliance with the legal prescriptions, the Organiser has contracted one or several insurance(s) guaranteeing the following risk(s):

The MSA (ASN) affects a Master Insurance Policy in respect of third party public liability risks to a level of £50,000,000 for any one accident.

Article 5 – Protests and Appeals

Amount of the Protest fee: 850 €

Amount of the Appeal fee set by the ASN:
£1,145

Amount of the international Appeal fee (FIA):
6,000 €

Article 6 – Organiser's supplementary provisions

- **Name of the Servicing Parks Officer**
Mr Gary WALKER (GBR)

- **Name of the Assembly Area Officer**
Mr Kevin ROBINSON (GBR)

- **Name of the Officer in charge of the tyres and fuel storing rooms**
Mr Dan PARKER (GBR)

- **Name of the Officer in charge of Relations with the Drivers/Entrants**
Miss Louise RICHARDSON (GBR)

- **Name of the Officer in charge of Relations with the Press**
Mrs Clare MILLS (GBR)

Article 7 – Supplementary conditions

1) From the Saturday preceding the Event to the Wednesday morning, the track will be closed for all competition karts and Drivers. Offenders shall be excluded from the Event. On Tuesday as from 10h00, the Paddock will be open for all Entrants who have entered the Championship. Each Paddock space (48 sqm) shall be equipped with at least one 5 kg fire extinguisher.

2) «Entrant», «Driver» and «Mechanic» passes will be issued at the sporting checks.

3) Any other «Visitor» Paddock pass will be available free of charge.

FIA Public

4) It is forbidden to use motorised vehicles such as mini-motorcycles, etc., in the Paddock under pain of exclusion.

5) Il is strictly forbidden to smoke or to use any device risking to provoke fire in the Paddock area, the Servicing Parks, the Parc Fermé, the Assembly Area, on the starting grid or on the track (along the course). Offenders, including Officials, will be penalised by a fine of 125 € and may be thrown out of the circuit. A special location for welding and a «smoking» zone will be provided for by the Organiser. It is forbidden to cook in the Paddock, except with a special authorisation from the Organiser. In all cases, these installations shall be electrical, isolated and equipped with at least one 5 kg fire extinguisher.

6) Children under 12 years old who are not permanently accompanied will not be admitted in the Paddock area. Animals who are not kept on a leash will not be authorised on the location of the Event while the circuit is open to karts.

7) The circuit will be open for Free Practice on Wednesday and Thursday (see detailed timetable), at the price of 150 € per Driver for the two days (50 € the Wednesday and 100 € the Thursday). These amounts include costs and VAT. Free Practice sessions are only open to Drivers who have entered the Championship.

8) For safety reasons, the Paddock will close at 22h00 and the Organiser will be responsible for surveillance. It is forbidden to stay in the Paddock after 22h00.

9) Personal passes must be presented at any time and no one will be readmitted without a pass. Personal passes that are not worn by their holders will be confiscated. Lost passes will not be replaced by the Organiser. «Vehicle» passes are only valid if they bear the registration number of the vehicle concerned before entering the Paddock.

10) During the distribution of passes, on presentation of the corresponding licence (Driver and/or Entrant), every Driver and/or Entrant must sign for the receipt of the documents, thereby undertaking to respect all the regulations (FIA, CIK-FIA and supplementary regulations) as well as these Supplementary Conditions.

11) From Friday to Sunday, vehicles will only have access to the Paddock from 7h00. After having been placed in the Paddock, trailer trucks may not leave it before the end of the meeting on Sunday evening. The Organiser must entrust a delegate with the control of safety and of the Paddock.

Only the French text is considered authentic.

VISA OF THE ASN No. 78165
VISA OF THE CIK-FIA No. 08/2013

FIA Public

CIK KARTING KF
WORLD
CHAMPIONSHIP

FIA KARTING INTERNATIONAL CHAMPIONSHIPS

COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING

RÈGLEMENT PARTICULIER

CHAMPIONNAT DU MONDE CIK-FIA DE KF

1ère épreuve

SUPER COUPE INTERNATIONALE CIK-FIA DE KF-JUNIOR

PF INT'L (GBR)

Date : 29/08 – 01/09/2013

RÈGLEMENT

Le texte final du présent Règlement Particulier sera la version française à laquelle il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Particulier.

Article 1 – Organisation

L'Épreuve sera disputée en conformité avec le Code Sportif International et ses Annexes, les Bulletins Officiels de la FIA et de la CIK-FIA, les Prescriptions Générales applicables aux Épreuves internationales et Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA de Karting, les Prescriptions Spécifiques applicables aux Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA de Karting, le Règlement Sportif des Championnats CIK-FIA concernés, ainsi que le présent Règlement Particulier.

Article 2 – Informations spécifiques de l'Épreuve

Autorité Sportive Nationale :

MSA-UK

Adresse : Motor Sports House, Riverside Park, Colnbrook, Slough SL3 0HG, Grande-Bretagne

a) Téléphone : +44/1753 765 000
b) Fax : +44/1753 682 938
c) Courriel : Kart@msauk.org
d) Site : www.msauk.org

Organisateur :

Trent Valley Kart Club, PF International Kart Circuit

Adresse : Brandon, GRANTHAM, Lincolnshire, NG32 2AY, Grande-Bretagne

a) Téléphone : +44 7545 131 099
b) Fax : +44 8444 172 267
c) Courriel : compsec@tvkc.co.uk

Comité d'Organisation

Composition :
M. Nigel Edwards
Mme Danielle Short
Mme Clare Mills

Circuit :

a) Longueur : 1 382 m.

b) Sens de la course : horaire

c) Côté de la pole-position : droite

d) Nombre de tours en Manches Qualificatives
11 tours en KF, 8 tours en KF-Junior

e) Nombre de tours en phase finale :
Préfinale 1 : 15 tours en KF 11 tours en KF-Junior
Préfinale 2 : 15 tours en KF 11 tours en KF-Junior
Finale : 22 tours en KF 19 tours en KF-Junior

Horaire de l'Épreuve :
Voir annexe.

Vérifications Techniques
Lieu : Baie pneumatiques/Contrôle Technique

Vérifications Sportives
Lieu : Bureau de Course TVKC

"**Briefing**" avec les Concurrents et les Pilotes
Lieu : Salle Panorama

Emplacement du tableau officiel d'affichage :
1x Bureau de Course TVKC 1x Affichage Paddock

Prix et récompenses

De la part de l'organisateur :

KF et KF-Junior :
Trophées aux 3 premiers pour chaque classe

De la part du fournisseur de carburant:

KF et KF-Junior :
Au vainqueur de la Finale : voucher de 25 litres d'essence

Article 3 – Principaux Officiels

A) Commissaires Sportifs :

1) **Deux Commissaires Sportifs internationaux**
M. Philippe DECAUD (FRA)
M. Jaakko MARKULA (FIN)

2) **Un Commissaire Sportif National**
M. Richard NORBURY (GBR)

3) **Le Président du Collège des Commissaires Sportifs**
M. Philippe DECAUD (FRA)

B) Directeur d'Épreuve CIK-FIA
M. Joel BLANC (FRA)

C) Directeur de Course
M. Nigel EDWARDS (GBR)

Directeur de Course Adjoint
M. Martin BEAN (GBR)

D) Secrétaire de la manifestation
Mme Danielle SHORT (GBR)

E) Délégué Technique CIK-FIA
M. Dan CARTER (GBR)

F) Commissaire Technique en Chef
M. Paul KLAASSEN (GBR)

G) Médecin en Chef
M. Loet VAN DER HEIJDEN (NLD)

H) Chronométreur en Chef
M. Ian ROGERS (GBR)

I) Délégué Chronométreur CIK-FIA
M. Pierrick BOTTOLLIER (FRA)

J) Observateur CIK-FIA
M. Randolph BATH (NLD)

Article 4 – Assurances

Conformément aux prescriptions légales, l´Organisateur a conclu une ou des assurance(s) garantissant le(s) risque(s) suivant(s) :

La MSA a contracté une police d'assurance Responsabilité Civile vis-à-vis de tiers à valeur de £50'000'000 pour tout accident durant la manifestation.

Article 5 – Réclamations et Appels

Montant du droit de Réclamation : 850 €

Montant du droit d'Appel national fixé par l'ASN : £1'145

Montant du droit d'Appel international (FIA) : 6'000 €.

Article 6 – Dispositions particulières de l'Organisateur

- **Nom du Responsable des Parcs d'Assistance**
  M. Gary WALKER (GBR)

- **Nom du Responsable de la Pré-Grille**
  M. Kevin ROBINSON (GBR)

- **Nom du Responsable des locaux de stockage des pneumatiques et du carburant**
  M. Dan PARKER (GBR)

- **Nom du Responsable des Relations avec les Pilotes et Concurrents**
  Mlle Louise RICHARDSON (GBR)

- **Nom du Responsable des Relations avec la Presse**
  Mme Clare MILLS (GBR)

Article 7 – Conditions supplémentaires

1) Du samedi précédant l'Epreuve au mercredi matin, la piste sera fermée à tous les karts et Pilotes de compétition. Les contrevenants seront exclus de l'Epreuve.
   Mardi à partir de 10h00, le Paddock sera ouvert pour tous les Concurrents engagés dans le Championnat. Chaque emplacement de Paddock (48m2) devra être munis d'au moins un extincteur de 5kg.

2) Les laisser-passer «Concurrent», «Pilotes» et «Mécaniciens» seront délivrés aux Vérifications Sportives.

3) Tout laissez-passer «Visiteur» Paddock additionnel sera disponible gratuitement.

FIA Public

4) Le Paddock est interdit aux engins motorisés, mini motos, etc., sous peine d'exclusion.

5) Il est strictement interdit de fumer et d'utiliser tout appareil risquant de provoquer le feu dans la zone du Paddock, les Parcs d'Assistance, le Parc Fermé, la pré-grille, la grille de départ et à l'intérieur de la piste (le long du tracé). Les contrevenants, y compris les Officiels, seront pénalisés d'une amende de 125 € et pourront être expulsés du circuit. Un endroit spécial pour souder et une zone «fumeurs» seront prévus par l'Organisateur. Il est interdit de cuisiner dans le Paddock, sauf avec une autorisation spéciale de l'Organisateur; en tous cas, ces installations devront être électriques, cloisonnées et munies d'au moins un extincteur de 5kg.

6) Les enfants de moins de 12 ans non accompagnés de façon permanente ne seront pas admis dans la zone du Paddock. Les animaux en liberté ne seront pas autorisés sur le lieu de l'Epreuve pendant que le Circuit est ouvert aux Karts.

7) Le circuit sera ouvert pour les essais libres le mercredi et le jeudi (voir horaire détaillé), au prix de 150 € pour les deux jours par pilote (50 € le mercredi et 100€ le jeudi). Ces montants s'entendent frais et TVA inclus. Ces essais libres sont accessibles uniquement aux Pilotes engagés dans le Championnat.

8) Pour des raisons de sécurité, le Paddock sera fermé à 22h00 et l'organisateur assurera une surveillance. Il est interdit de séjourner dans le Paddock après 22h00.

9) Les laissez-passer personnels doivent être présentés à tout moment, il n'y aura pas de réadmission sans laissez-passer. Les laissez-passer personnels qui ne seraient pas portés par leur titulaire seront confisqués. Les laissez-passer perdus ne seront pas remplacés par l'organisateur. Les laissez-passer «Véhicule» ne sont valables que s'ils portent le numéro d'immatriculation du véhicule concerné avant l'entrée au Paddock.

10) A la distribution des laissez-passer, sur présentation de la licence correspondante (Pilote et/ou Concurrent), chaque Pilote et/ou Concurrent doit signer la réception des documents et de ce fait, s'engage à respecter tous les règlements et les présentes informations générales (Règlement particulier FIA, CIK-FIA aussi bien que les Conditions supplémentaires).

11) Du vendredi au dimanche, les véhicules ne pourront avoir accès au Paddock qu'à partir de 07h00. Les semi-remorques, une fois placées dans le Paddock, ne pourront plus le quitter avant la fin de la manifestation le dimanche soir. L'organisateur confiera le contrôle de la sécurité et du Paddock à un délégué.

Seul le texte français fait foi.

VISA DE L'ASN N° 78165
VISA DE LA CIK-FIA N° 08/2013

2

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF
CIK-FIA World Championship (Rd1)
FIA
CIK KARTING KF
WORLD
CHAMPIONSHIP

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF-Junior
CIK-FIA International KF Junior Super Cup
FIA
CIK KARTING
KFJunior INTERNATIONAL
SUPER CUP

2013 CIK-FIA WORLD KF CHAMPIONSHIP (Rd1)
2013 CIK-FIA International KF-Junior SUPER CUP

BRANDON (GBR), 28/08 - 01/09/2013

Mercredi - *Wednesday*

ESSAIS LIBRES - FREE PRACTICE					
HEURE ***TIME***		**CATEGORIE** ***CATEGORY***	**GROUPE** ***GROUP***	**ACTIVITE'** ***ACTIVITY***	**LIEU** ***PLACE***
6 X 20'				Séances – Sessions	Piste - Track
9.10	9.30	KF	(1°Turn) PAIRS - EVEN		
9.35	9.55	KF	(1°Turn) IMPAIRS - ODD		
10.00	10.20	KFJ	(1°Turn) TOUS - *ALL*		
10.25	10.45	KF	(2°Turn) PAIRS - EVEN		
10.50	11.10	KF	(2°Turn) IMPAIRS - ODD		
11.15	11.35	KFJ	(2°Turn) TOUS - *ALL*		
11.40	12.00	KF	(3°Turn) PAIRS - EVEN		
12.05	12.25	KF	(3°Turn) IMPAIRS - ODD		
12.30	12.50	KFJ	(3°Turn) TOUS - *ALL*		
BREAK					
SILENCE (arrêt moteurs) *SILENCE (engines switched off)*					
14.20	14.40	KF	(4°Turn) IMPAIRS - ODD		
14.45	15.05	KF	(4°Turn) PAIRS - EVEN		
15.10	15.30	KFJ	(4°Turn) TOUS - *ALL*		
15.35	15.55	KF	(5°Turn) IMPAIRS - ODD		
16.00	16.20	KF	(5°Turn) PAIRS - EVEN		
16.25	16.45	KFJ	(5°Turn) TOUS - *ALL*		
16.50	17.10	KF	(6°Turn) IMPAIRS - ODD		
17.15	17.35	KF	(6°Turn) PAIRS - EVEN		
17.40	18.00	KFJ	(6°Turn) TOUS - *ALL*		

DEPOT DES PNEUS – ***TYRES STOCKING***				
HEURE ***TIME***	**CATEGORIE** ***CATEGORY***	**NOTES**	**ACTIVITE'** ***ACTIVITY***	**LIEU** ***PLACE***
14.00 – 17.00	TOUS - *ALL*	Dépôt des Pneus par les Manufacturiers dans le Parc Fermé *Tyres stocking by Manufacturers in the Parc Fermé*		PARC FERME'

2013 CIK-FIA WORLD KF CHAMPIONSHIP (Rd1)
2013 CIK-FIA International KF-Junior SUPER CUP

BRANDON (GBR), 28/08 - 01/09/2013

Jeudi – *Thursday*

CONTROLE ADMINISTRATIF - *ADMINISTRATIVE CHECKING*				
HEURE ***TIME***	**CATEGORIE** ***CATEGORY***	**NOTES**	**ACTIVITE'** ***ACTIVITY***	**LIEU** ***PLACE***
09.30 – 11.30	KF	LES PILOTES AVEC LEUR LICENCE CONCURRENTS AVEC LEUR LICENCE *ALL DRIVERS MUST SHOW THEIR LICENCE* *ENTRANTS MUST SHOW THEIR LICENCE*	*LIVRAISONS TRANSPONDER* *DELIVERING TRANSPONDER* *CONTROLE ADMINISTRATIF* *ADMINISTRATIVE CHECKING* *LIVRAISONS PASSES DELIVERING PASS*	WSK SECRETARIAT *WSK STATION*
11.45 – 12.45	KF-Junior			
9.00 – 17.00	TOUS - *ALL*	Retrait des bons de Pneus *Tyre vouchers collected*		Manufacturiers *Manufacturers*

CONTROLE TECNIQUE - *SCRUTINEERING* **MONTAGE DES PNEUS - *TYRES ASSEMBLING***					
HEURE ***TIME***		**CATEGORIE** ***CATEGORY***	**ACTIVITE'** ***ACTIVITY***		**LIEU** ***PLACE***
14.30	16.30	KF	CONTROLE TECNIQUE *SCRUTINEERING*	MONTAGE DES PNEUS SUR LES JANTES *TYRES ASSEMBLING ON RIMS*	PARC FERME'
16.40	17.40	KF-Junior			

ESSAIS LIBRES - FREE PRACTICE					
HEURE ***TIME***		**CATEGORIE** ***CATEGORY***	**GROUPE** ***GROUP***	**ACTIVITE'** ***ACTIVITY***	**LIEU** ***PLACE***
6 X 20'				Séances – Sessions ***L'usage du transponder est obligatoire*** ****The use of the transponder is obligatory***	Piste - Track
9.10	9.30	KF	(1°Turn) PAIRS - EVEN		
9.35	9.55	KF	(1°Turn) IMPAIRS - ODD		
10.00	10.20	KFJ	(1°Turn) TOUS - *ALL*		
10.25	10.45	KF	(2°Turn) PAIRS - EVEN		
10.50	11.10	KF	(2°Turn) IMPAIRS - ODD		
11.15	11.35	KFJ	(2°Turn) TOUS - *ALL*		
11.40	12.00	KF	(3°Turn) PAIRS - EVEN		
12.05	12.25	KF	(3°Turn) IMPAIRS - ODD		
12.30	12.50	KFJ	(3°Turn) TOUS - *ALL*		
BREAK					
SILENCE (arrêt moteurs) *SILENCE (engines switched off)*					
14.20	14.40	KF	*(4°Turn) IMPAIRS - ODD		
14.45	15.05	KF	*(4°Turn) PAIRS - EVEN		
15.10	15.30	KFJ	*(4°Turn) TOUS - *ALL*		
15.35	15.55	KF	*(5°Turn) IMPAIRS - ODD		
16.00	16.20	KF	*(5°Turn) PAIRS - EVEN		
16.25	16.45	KFJ	*(5°Turn) TOUS - *ALL*		
16.50	17.10	KF	*(6°Turn) IMPAIRS - ODD		
17.15	17.35	KF	*(6°Turn) PAIRS - EVEN		
17.40	18.00	KFJ	*(6°Turn) TOUS - *ALL*		

2013 CIK-FIA WORLD KF CHAMPIONSHIP (Rd1)
2013 CIK-FIA International KF-Junior SUPER CUP

BRANDON (GBR), 28/08 - 01/09/2013

Vendredì – *Friday*

ESSAIS LIBRES - FREE PRACTICE					
HEURE ***TIME***		**CATEGORIE** ***CATEGORY***	**GROUPE** ***GROUP***	**ACTIVITE'** ***ACTIVITY***	**LIEU** ***PLACE***
9.10	9.30	KF	*(1°Turn) PAIRS - EVEN	Séances – Sessions ***L'usage du transponder est obligatoire*** ****The use of the transponder is obligatory***	Piste - Track
9.35	9.55	KF	*(1°Turn) IMPAIRS - ODD		
10.00	10.20	KFJ	*(1°Turn) TOUS - *ALL*		
10.25	10.45	KF	*(2°Turn) PAIRS - EVEN		
10.50	11.10	KF	*(2°Turn) IMPAIRS - ODD		
11.15	11.35	KFJ	*(2°Turn) TOUS - *ALL*		
11.40	12.00	KF	*(3°Turn) PAIRS - EVEN		
12.05	12.25	KF	*(3°Turn) IMPAIRS - ODD		
12.30	12.50	KFJ	*(3°Turn) TOUS - *ALL*		
BREAK					
14.20	14.40	KFJ	*(4°Turn) PAIRS - EVEN		
14.45	15.05	KF	*(4°Turn) IMPAIRS - ODD		
15.10	15.30	KF	*(4°Turn) TOUS - *ALL*		

BRIEFING				
HEURE ***TIME***		**CATEGORIE** ***CATEGORY***	**ACTIVITE'** ***ACTIVITY***	**LIEU** ***PLACE***
15.00	**15.30**	KFJ	BRIEFING LES PILOTES – CONCURRENTS *DRIVERS – ENTRANTS*	BRIEFING POINT
15.50	**16.20**	KF		

ESSAIS QUALIFICATIFS – *QUALIFYING PRACTICE* (8')					
HEURE ***TIME***		**CATEGORIE** ***CATEGORY***	**NOTES**	**ACTIVITE'** ***ACTIVITY***	**LIEU** ***PLACE***
16.30	16.38	KF	1^ SERIE	ESSAIS QUALIFICATIFS (8') *QUALIFYING PRACTICE* (8')	Piste - *Track*
16.45	16.53	KF	2^ SERIE		
17.00	17.08	KFJ	TOUS - *ALL*		

2013 CIK-FIA WORLD KF CHAMPIONSHIP (Rd1)
2013 CIK-FIA International KF-Junior SUPER CUP

BRANDON (GBR), 28/08 - 01/09/2013

Samedì – *Saturday*

***WARM UP (20')**					
HEURE *TIME*		**CATEGORIE** *CATEGORY*	**GROUPE** *GROUP*	**ACTIVITE'** *ACTIVITY*	**LIEU** *PLACE*
9.00	9.20	KF	PAIRS - EVEN	Séances Sessions **(20')**	Piste - Track
9.25	9.45	KF	IMPAIRS - ODD		
9.50	10.10	KFJ	TOUS - *ALL*		

***L'usage du transponder est obligatoire**
****The use of the transponder is obligatory***

MANCHE QUALIFICATIVE - *QUALIFYING HEAT*					
HEURE *TIME*	**CATEGORIE** *CATEGORY*	**KF**	**KFJ**	**ACTIVITE** *ACTIVITY*	**LIEU** *PLACE*
10.20	KF	C – E		MANCHE QUALIFICATIVE *QUALIFYING HEAT*	Piste - *Track*
10.40	KF	B – D			
11.00	KFJ		MANCHE-HEAT 1		
11.30	KF	A – E			
11.50	KF	C – D			
12.10	KFJ		MANCHE-HEAT 2		
12.40	KF	A – B			
13.00	KF	D – E			
BREAK					
14.40	KF	A – C			
15.00	KF	B – E			
15.20	KFJ		MANCHE-HEAT 3		
15.50	KF	A – D			
16.10	KF	B – C			

2013 CIK-FIA WORLD KF CHAMPIONSHIP (Rd1)
2013 CIK-FIA International KF-Junior SUPER CUP

BRANDON (GBR), 28/08 - 01/09/2013

Dimanche – Sunday

*WARM UP (20')					
HEURE *TIME*		**CATEGORIE** *CATEGORY*	**GROUPE** *GROUP*	**ACTIVITE'** *ACTIVITY*	**LIEU** *PLACE*
9.10	9.30	KF	PAIRS - EVEN	Séances Sessions **(20')**	Piste - Track
9.35	9.55	KF	IMPAIRS - ODD		
10.00	10.20	KFJ	TOUS - *ALL*		

***L'usage du transponder est obligatoire**
****The use of the transponder is obligatory***

10.30	**11.30**	**PRESENTATION DES PILOTES - *DRIVERS' PRESENTATION***

PREFINAL KFJ (15 KM) – **KF** (20 KM)					
HEURE *TIME*	**CATEGORIE** *CATEGORY*	**KFJ**	**KF**	**ACTIVITE** *ACTIVITY*	**LIEU** *PLACE*
11.40	KFJ	PREFINAL		PREFINAL	Piste - *Track*
12.00	KF		PREFINAL 1		
12.20	KF		PREFINAL 2		

BREAK

KFJ FINAL *(25 KM)*

KF-Junior FINAL	**14.00**	MISE EN GRILLE SUR PISTE *PRE-GRID ON THE TRACK*
	14.05	FORMATION DE LA GRILLE *STARTING GRID MAKING UP* (KART + DRIVER + MECHANICS)
	14.10	PANNEAU 5' - *5' SIGN* ***THE MECHANICS CLEAR THE TRACK***
	14.12	PANNEAU 3' - *3' SIGN* ***CLEAR THE TRACK - EVACUATION DE LA PISTE***
	14.15	**DEPART – *STARTING***
	14.40	REMISE DES PRIX - *PRIZES GIVING*

KF FINAL *(30 KM)*

KF FINAL	**14.40**	MISE EN GRILLE SUR PISTE *PRE-GRID ON THE TRACK*
	14.45	FORMATION DE LA GRILLE *STARTING GRID MAKING UP* (KART + DRIVER + MECHANICS)
	14.50	PANNEAU 5' - *5' SIGN* ***THE MECHANICS CLEAR THE TRACK***
	14.52	PANNEAU 3' - *3' SIGN* ***CLEAR THE TRACK - EVACUATION DE LA PISTE***
	14.55	**DEPART – *STARTING***
	15.20	REMISE DES PRIX - *PRIZES GIVING*

15.30	**Conférence de presse - *Press conference***

3

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF
CIK-FIA World Championship (Rd1)
FIA
CIK KARTING KF
WORLD
CHAMPIONSHIP

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF-Junior
CIK-FIA International KF Junior Super Cup
FIA
CIK KARTING
KFJunior INTERNATIONAL
SUPER CUP

KF Entry List (55 Drivers)

No.	Driver	Nation	Entrant	Nation	Equipment
1	Verstappen, Max	NLD	CRG SpA	ITA	CRG / TM / Vega
2	Moineault, Valentin	FRA	ART Grand Prix Srl	ITA	ART GP / TM / Vega
3	Sorensen, Christian	DNK	Ward Racing	SWE	Tony Kart / Vortex / Vega
4	Basz, Karol	POL	Tony Kart Racing Team	ITA	Tony Kart / Vortex / Vega
5	Nielsen, Nicklas	DNK	Kosmic Racing Dept	ITA	Kosmic / Vortex / Vega
7	Tiene, Felice	ITA	CRG SpA	ITA	CRG / Parilla / Vega
8	Convers, Armand	FRA	Kosmic Racing Dept	ITA	Kosmic / Vortex / Vega
9	Nylund, Niclas	FIN	CRG SpA	ITA	CRG / BMB / Vega
10	Palou Montalbo, Alex	ESP	CRG SpA	ITA	CRG / Parilla / Vega
12	Russell, George	GBR	Millennium Motorsport	GBR	Kosmic / TM / Vega
14	Chang Wing Chung, Andy	MAC	Tony Kart Racing Team	ITA	Tony Kart / Vortex / Vega
15	Ilott, Callum	GBR	Team Oakes	GBR	Zanardi / TM / Vega
16	Snell, Sam	GBR	Energy Corse	ITA	Energy / TM / Vega
17	Romanov, Vasiliy	RUS	Energy Corse	ITA	Energy / TM / Vega
18	Barnicoat, Benjamin	GBR	ART Grand Prix Srl	ITA	ART GP / TM / Vega
19	Russo, Andrea	ITA	Kosmic Racing Dept	ITA	Kosmic / Vortex / Vega
20	Stupenkov, Egor	RUS	Energy Corse	ITA	Energy / TM / Vega
21	Lennox-Lamb, Jordon	GBR	CRG SpA	ITA	CRG / BMB / Vega
22	Norris, Oliver	GBR	Ricky Flynn Motorsport	GBR	FA Kart / Vortex / Vega
23	Horn, Moritz	DEU	Energy Corse	ITA	Energy / TM / Vega
24	Tujula, Tuomas	FIN	ART Grand Prix Srl	ITA	ART GP / TM / Vega
25	Okada, Takuya	JPN	ART Grand Prix Srl	ITA	ART GP / TM / Vega
26	Gomez, Sidney	VEN	Baby Race Srl	ITA	Tony Kart / TM / Vega
27	Fong Wei Jie, Julien	SGP	Kartronix	GBR	Kosmic / TM / Vega
28	Kuusiniemi, Jussi	FIN	LH Racing Team	SWE	LH / TM / Vega
29	Boccolacci, Dorian	FRA	Energy Corse	ITA	Energy / TM / Vega
30	Walilko, Igor	POL	Kosmic Racing Dept	ITA	Kosmic / Vortex / Vega
31	Litchfield, Mark	GBR	PF International Karting	GBR	Kosmic / TM / Vega
32	Kodric, Martin	HRV	Ricky Flynn Motorsport	GBR	FA Kart / Vortex / Vega
33	Dabski, Karol	POL	Praga Kart Racing	CZE	Praga / Parilla / Vega
34	Hanley, Ben	GBR	ART Grand Prix Srl	ITA	ART GP / TM / Vega
35	Shiraishi, Yuta	JPN	CRG SpA	ITA	CRG / Parilla / Vega
36	Ruud Kjaer, Magnus	DNK	Ward Racing	SWE	Tony Kart / Vortex / Vega
37	Hiltbrand, Pedro	ESP	LH Racing Team	SWE	LH / TM / Vega
38	Rossel, Kevin	DNK	Ward Racing	SWE	Tony Kart / Vortex / Vega
39	Laaksonen, Simo	FIN	ART Grand Prix Srl	ITA	ART GP / TM / Vega
40	Mäntylä, Ville	FIN	Kohtala Sports	FIN	Kosmic / Vortex / Vega
41	Moilanen, Aatu	FIN	Kohtala Sports	FIN	Kosmic / Vortex / Vega
42	Valtanen, Juho	FIN	Kohtala Sports	FIN	Kosmic / Vortex / Vega
43	Stroll, Lance	CAN	Chiesa Corse	ITA	Zanardi / Parilla / Vega
44	Joyner, Tom	GBR	Chiesa Corse	ITA	Zanardi / Parilla / Vega
45	Mawson, Joseph	AUS	Kosmic Racing Dept	ITA	Kosmic / Vortex / Vega
46	Welin, Ville	FIN	Kohtala Sports	FIN	Kosmic / Vortex / Vega
47	Kasai, Takashi	JPN	Tony Kart Racing Team	ITA	Tony Kart / Vortex / Vega
48	Heinonen, Johannes	FIN	LH Racing Team	SWE	LH / TM / Vega
49	Besancenez, Paolo	FRA	Kartronix	GBR	Tony Kart / TM / Vega
50	Al Rawahi, Abdullah	OMA	Msport Karting	GBR	Tony Kart / Parilla / Vega
51	Al Rawahi, Sanad Suleiman	OMA	Msport Karting	GBR	Tony Kart / Parilla / Vega
52	Al-Thawadi, Abdulla	BHR	Saudi Falcons Team	SAU	Parolin / TM / Vega

KF Entry List (55 Drivers)

No.	Driver	Nation	Entrant	Nation	Equipment
53	**Corberi, Luca**	ITA	Corberi, Marco	ITA	Kosmic / Vortex / Vega
54	**Fukuzumi, Nirei**	JPN	Tony Kart Racing Team	ITA	Tony Kart / Vortex / Vega
55	**Hansen, Andreas Sebastian**	DNK	Ward Racing	SWE	Tony Kart / Vortex / Vega
56	**Parkings, Nathan**	ZAF	Zanardi	NLD	Zanardi / Parilla / Vega
57	**Van Der Watt, Julian**	ZAF	Zanardi	NLD	Zanardi / Parilla / Vega
58	**Borrelli, Diego**	VEN	ART Grand Prix Srl	ITA	ART GP / TM / Vega

KF-Junior

Entry List (26 Drivers)

No.	Driver	Nation	Entrant	Nation	Equipment
101	**Norris, Lando**	GBR	Ricky Flynn Motorsport	GBR	FA Kart / Vortex / LeCont
102	**Ticktum, Daniel**	GBR	Ricky Flynn Motorsport	GBR	FA Kart / Vortex / LeCont
103	**Shwartzman, Robert**	RUS	Forza Racing	GBR	Tony Kart / TM / LeCont
104	**Ahmed, Enaam**	GBR	Ricky Flynn Motorsport	GBR	FA Kart / Vortex / LeCont
105	**Daruvala, Jehan**	GBR	Ricky Flynn Motorsport	GBR	FA Kart / Vortex / LeCont
106	**Sette Camara, Sergio**	BRA	ART Grand Prix Srl	ITA	ART GP / TM / LeCont
107	**Aubry, Gabriel**	FRA	Birel Motorsport	ITA	Birel / TM / LeCont
108	**Defrancesco, Devlin**	USA	Team Oakes	GBR	Tony Kart / Vortex / LeCont
109	**Garcia Lopez, Marta**	ESP	Garcia, Francisco	ESP	Zanardi / TM / LeCont
110	**Betsch, Mick**	DEU	Tony Kart Racing Team	ITA	Tony Kart / Vortex / LeCont
111	**Lehouck, Arthur**	FRA	Lehouck, Vincent	FRA	Tony Kart / TM / LeCont
112	**Beckmann, David**	DEU	Zanardi	NLD	Zanardi / TM / LeCont
113	**Lorandi, Alessio**	ITA	Baby Race Srl	ITA	Tony Kart / Parilla / LeCont
114	**Mazepin, Nikita**	RUS	Tony Kart Racing Team	ITA	Tony Kart / Vortex / LeCont
115	**Fewtrell, Max**	GBR	Ricky Flynn Motorsport	GBR	FA Kart / Vortex / LeCont
116	**Milell, Noah**	SWE	JP Racing	SWE	Exprit / Vortex / LeCont
117	**Moreira Laliberté, Kami**	CAN	KML Racing	CAN	Zanardi / TM / LeCont
118	**Xia, Yifan**	CHN	ART Grand Prix Srl	ITA	ART GP / TM / LeCont
119	**Pull, James**	SGP	Team Oakes	GBR	Tony Kart / Vortex / LeCont
120	**MacDonald, Dean**	GBR	AIM Motorsport	GBR	Kosmic / TM / LeCont
121	**Smith, Joshua Francis**	GBR	ART Grand Prix Srl	ITA	ART GP / TM / LeCont
122	**Tillett, Archie**	GBR	CRG SpA	ITA	CRG / BMB / LeCont
123	**Al Zubair, Fazial**	OMN	Msport Karting	GBR	Tony Kart / Parilla / LeCont
124	**Rawson, Philip**	GBR	PF International Karting	GBR	Tony Kart / TM / LeCont
125	**Martin, Ross**	GBR	Simon Wright Racing	GBR	SWRD / TM / LeCont
126	**Newey, Harrison**	GBR	Simon Wright Racing	GBR	SWRD / Parilla / LeCont

4

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF
CIK-FIA World Championship (Rd1)
FIA
CIK KARTING KF
WORLD
CHAMPIONSHIP

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF-Junior
CIK-FIA International KF Junior Super Cup
FIA
CIK KARTING
KFJunior INTERNATIONAL
SUPER CUP

RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DU CARBURANT

GÉNÉRALITÉS: La CIK-FIA fera appliquer un système de distribution du carburant qui garantira la disposition et l'utilisation d'un carburant d'une qualité constante (conformément à l'Article 2.21 du Règlement Technique). Un Fournisseur de carburant unique, choisi après une procédure d'appel d'offres, fournira un carburant (du type de l'essence commerciale «propre») devant être utilisé par chaque Pilote.

AGRÉMENT DU CARBURANT: Tout carburant destiné à être utilisé dans une épreuve de Championnat de la CIK-FIA doit avoir préalablement été agréé.
Pour cela, la CIK-FIA fait adresser au laboratoire compétent de son choix un échantillon de deux fois 5 litres placés dans des récipients appropriés. Le laboratoire procède à une investigation complète des caractéristiques du carburant et de sa composition dans le but de contrôler sa conformité au présent règlement et au Règlement Technique de la CIK-FIA.
Les composés présents et les concentrations des composés observés dans le carburant soumis à l'agrément qui seraient inhabituels par rapport aux carburants classiques seront considérés au cas par cas et peuvent engendrer un refus d'agrément.
Aucun carburant ne peut être utilisé dans une épreuve sans un agrément écrit préalable de la CIK-FIA.

DISTRIBUTION: Le camion du Fournisseur de carburant désigné arrivera sur le circuit la veille des premiers Essais Libres (voir horaire). Ce programme est sujet à modifications. Toute modification doit être publiée.

A. Pour tous les Championnats CIK-FIA, excepté le Trophée Académie de Karting de la CIK-FIA et le Championnat d'Europe CIK-FIA de Superkart:

Un Fournisseur de caburant unique choisi après une procédure d'appel d'offres fournira le carburant devant être utilisés par chaque Pilote.

Le Pilote achète des Bons de 25 litres au Fournisseur de carburant. Les Pilotes doivent impérativement remettre un Bon du Fournisseur de carburant pour obtenir la quantité de carburant sollicitée.

L'huile destinée au mélange du carburant 2-temps est celle publiée sur la liste des lubrifiants agréés par la CIK-FIA.

L'essence sera livrée dans des tonnelets de 30 litres, remplis de 25 litres, ceci permettant aux Concurrents de faire leur mélange. Les tonnelets seront livrés capsulés.

B. Pour le Trophée Académie de la CIK-FIA:

Le Fournisseur de carburant désigné suite à un appel d'offres par la CIK-FIA assure la distribution du mélange (carburant avec lubrifiant) selon indication et méthode proposées dans l'appel d'offres et acceptées par la CIK-FIA.

FUEL DISTRIBUTION REGULATIONS

GENERAL: *The CIK-FIA will enforce a system of fuel distribution which will guarantee the availability and use of fuel with constant quality (complying with Article 2.21 of the Technical Regulations). A single fuel Supplier, chosen following an invitation to tender procedure, will supply the fuel (of the «clean» commercial fuel type) to be used by each Driver.*

FUEL APPROVAL: *Any fuel aimed at being used in a CIK-FIA Championship event must first be approved.*

For this purpose, the CIK-FIA requires that a sample of twice 5 litres, placed in suitable containers, be sent to a competent CIK-FIA appointed laboratory. The laboratory makes a complete investigation of the characteristics and composition of the fuel in order to check that it complies with these regulations and with the CIK-FIA Technical Regulations.
Components and concentrations of components found in the fuel submitted which are not present in ordinary fuel will be considered on an individual basis, and the approval may be rejected.

No fuel can be used in an event without prior written approval of the CIK-FIA.

DISTRIBUTION: *The appointed fuel Supplier's lorry will arrive at the circuit the day before the first Free Practice (see schedule). This programme is subject to modifications. Any modification shall be published.*

A. For all CIK-FIA Championships, except the CIK-FIA Karting Academy Trophy and the CIK-FIA European Superkart Championship:

A single fuel Supplier chosen following an invitation to tender procedure will supply the fuel to be used by each Driver.

The Driver buys 25-litre Vouchers from the fuel Supplier. Drivers shall hand over a Voucher from the fuel Supplier in order to obtain the desired fuel quantity.

The lubricant for the 2-stroke fuel mixture is that published in the list of lubricants approved by the CIK-FIA.

The fuel shall be supplied in 30-litre drums, filled with 25 litres; this enables Entrants to prepare their mixture. Drums shall be delivered capped.

B. For the CIK-FIA Academy Trophy:

The fuel Supplier designated further to an invitation to tender by the CIK-FIA ensures the distribution of the mixture (fuel with lubricant) according to the indications and method proposed in the tender and accepted by the

Un lubrifiant unique, agréé par la CIK-FIA, est désigné par le Fournisseur exclusif des moteurs.

Le Pilote achète un forfait au Fournisseur de carburant. Le Pilote (Mécanicien) doit impérativement présenter un Bon (carte propre à chaque épreuve du Fournisseur de carburant) pour obtenir la quantité de carburant nécessaire à l'épreuve.

À l'issue de l'épreuve ou après les Manches Qualificatives pour les Pilotes non qualifés, le Fournisseur, sur demande du Pilote, acceptera la vidange des réservoirs.

C. Pour le Championnat d'Europe CIK-FIA de Superkart:

Un Fournisseur de caburant unique choisi après une procédure d'appel d'offres fournira le carburant devant être utilisés par chaque Pilote.

La distribution d'essence se fera dans le Paddock en échange des Bons nécessaires.
L'essence sera livrée dans des tonnelets de 60 (ou de 30) litres, remplis de 50 (ou de 25) litres, ceci permettant aux Concurrents de faire leur mélange. Les tonnelets seront livrés capsulés.

CONTRÔLES

A. Contrôles sur circuit:
Des contrôles de conformité sont effectués sur circuit. Ils concernent les caractéristiques suivantes:
- Densité (Méthodes ASTM D4052 ou ASTM D1298)
- Constante diélectrique (appareil DT15 Ray Godman).

Des courbes d'étalonnage devront être établies donnant les valeurs de densité et de constante diélectrique DT15 pour différents pourcentages de lubrifiant (de 0 à 10%, par pour cent d'huile ajoutée) pour chaque lubrifiant agréé par la CIK-FIA, en dilution dans le carburant agréé par la CIK-FIA. Ces courbes d'étalonnage seront utilisées pour servir de référence dans les contrôles sur circuit.
Les appareils nécessaires pour effectuer ces deux contrôles seront fournis par le Fournisseur de carburant, de même que leur mode d'emploi. En cas d'anomalie constatée ou supposée sur l'un des deux contrôles ci-dessus (mesure de la constante diélectrique ou densité), le Pilote concerné ne sera pas exclu immédiatement mais il sera informé par les Commissaires Sportifs qu'un échantillon du carburant concerné va être prélevé en vue d'un contrôle complémentaire en laboratoire.

B. Contrôles en laboratoire
1. Analyses réalisées
Des contrôles complémentaires seront effectués en laboratoire sur des échantillons prélevés pendant l'épreuve. Les analyses réalisées sur les échantillons prélevés seront:
- Densité (Méthodes ASTM D4052 ou ASTM D1298)
- Constante diélectrique (appareil DT 15 Ray Godman)
- Teneur en Plomb (ASTM D3237)
- Empreinte Chromatographique (GC).

CIK-FIA.
A single-lubricant, approved by the CIK-FIA, is designated by the exclusive engine Supplier.

The Driver buys a package from the fuel Supplier. The Driver (Mechanic) must present a Voucher (a card specific to each event covered by the fuel Supplier) in order to get the quantity of fuel necessary for the event.

After the event or, for non-qualified Drivers, after the Qualifying Heats, on request of the Driver, the Supplier will accept the oil and fuel change from the fuel tanks.

C. For the CIK-FIA European Superkart Championship:

A single fuel Supplier chosen following an invitation to tender procedure will supply the fuel to be used by each Driver.

The fuel distribution will be carried out in the Paddock in exchange for the necessary Vouchers.
The fuel shall be supplied in 60 (or 30) litre drums, filled with 50 (or 25) litres; this enables Entrants to prepare their mixture. Drums shall be delivered capped.

TESTS

A. Fuel tests on circuits:
Fuel conformity tests are conducted on circuits in order to check the following properties:
- Density (ASTM D 4052 or ASTM D 1298 method)
- Dielectric Constant (DT 15 Ray Godman instrument).

Standardisation curves shall be drawn up giving density and DT15 dielectric constant values for various mixtures (from 0 to 10% per percent of oil added) of each lubricant approved by the CIK-FIA, diluted in the fuel approved by the CIK-FIA.
These standardisation curves will be used as references on circuits.
The instruments necessary to carry out these two tests as well as the operation mode shall be supplied by the fuel Supplier. In the case of an ascertained or supposed anomaly concerning one of the two tests above (measure of the dielectric constant or density), the Driver concerned will not be excluded immediately but he will be informed by the Stewards that a sample of the concerned fuel will be collected with a view to carrying out a further test in a laboratory.

B. Fuel testing in the laboratory
1. Analyses carried out
Additional tests on samples taken during the event will be conducted in a laboratory. Fuel samples will be submitted to the following analyses:
- Density (ASTM D 4052 or ASTM D 1298)
- Dielectric Constant (DT 15 Ray Godman instrument)
- Lead Content (ASTM D3237)
- Chromatographic print (GC).

Une comparaison des résultats obtenus avec les valeurs de référence du carburant permet d'apprécier la conformité de l'échantillon prélevé.

The comparison of the recorded results with the original fuel characteristics permits to assess the compliance of the fuel sample taken.

2. Procédure d'échantillonnage
À tout moment et sans qu'il soit nécessaire d'évoquer un motif quelconque, la CIK-FIA peut faire procéder à un prélèvement (trois échantillons de 0,5 litre scellés) pour complément d'analyses dans un laboratoire de son choix. En règle générale, le prélèvement est effectué dans le réservoir du Concurrent. La CIK-FIA peut toutefois demander qu'un prélèvement soit également réalisé dans le tonnelet servant au stockage du carburant.

2. Sampling procedure
At any time and without having to give any explanation, the CIK-FIA can ask for fuel sampling (three sealed 0.5 litre samples) for additional analyses in a laboratory chosen by the CIK-FIA. Generally, the sample is taken from the fuel tank of the Entrant. However, the CIK-FIA can also request that a sample be taken from the drum used for fuel storage.

Tout refus de se soumettre à l'échantillonnage entraîne l'exclusion du Pilote.

Any sampling operation refused will lead to exclusion of the Driver.

Le carburant doit être prélevé en présence d'un Officiel désigné par la CIK-FIA, du Pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du Concurrent. À tout moment le volume de carburant dans le réservoir doit être supérieur ou égal à 1,5 litre.

The fuel shall be sampled in the presence of an Official appointed by the CIK-FIA, of the Driver or of a representative of the team or of the Entrant concerned. At all times, the volume of fuel in the tank must be at least 1.5 litre.

Les flacons de prélèvement doivent:
- être propres et construits dans un matériau robuste, non réactif au carburant et imperméable,
- être d'un volume supérieur ou égal à 0,56 litre pour répondre à la législation en matière d'emballage de liquides tels que l'essence (interdiction de remplir le flacon à plus de 90%),
- pouvoir être scellés.

Sampling containers must:
- be clean and built from a robust, fuel non-reactive, impermeable material,
- have a total capacity of at least 0.56 litre in order to comply with the legislation for storage of liquids such as gasoline (filling-up of more than 90% of the total capacity is forbidden),
- be sealable.

L'étiquette sur le flacon doit préciser l'épreuve, la date, le nom du Concurrent, le numéro du kart et de préférence comporter un numéro d'échantillon. Elle doit être en outre revêtue de la signature du Pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du Concurrent.
La signature de l'échantillon vaut reconnaissance de la conformité du prélèvement.
Le refus non motivé de signer un échantillon entraîne l'exclusion du Pilote.
Les échantillons, après avoir été scellés, sont répartis de la façon suivante:
- un échantillon pour l'Organisateur,
- un échantillon pour le Concurrent,
- un échantillon pour le contrôle en laboratoire.
En outre, sur simple demande de la CIK-FIA, tout Concurrent devra:
- donner les références et le pourcentage du lubrifiant utilisé pendant l'épreuve,
- fournir un échantillon de 0,5 litre de ce lubrifiant en vue d'essais complémentaires.

Identification of the event, date, name of the Entrant, kart number, and preferably sample number shall be reported on the fuel containers by means of a label. The Driver or a representative of the team or of the Entrant concerned must also sign the label.
The signature on the fuel sample acknowledges the compliance of the sampling procedure.
Refusing to sign the label without motivation will lead to exclusion of the Driver.
After having been sealed, the samples are distributed as follows:
- 1 sample for the Organiser,
- 1 sample for the Entrant,
- 1 sample for laboratory testing.
Additionally, on request of the CIK-FIA, Entrants shall:

- give the references and the percentage of the lubricant used during the event,
- provide a 0.5 litre sample of this lubricant in view of additional tests.

Les prélèvements seront effectués par la CIK-FIA mais le Fournisseur d'essence devra acheminer les flacons à sa charge.
Le Fournisseur d'essence doit apporter sur les circuits et remettre au Délégué Technique de la CIK-FIA ou au Commissaire Technique en chef une fiche détaillée des caractéristiques de l'essence apportée et vendue aux Concurrents. Pour les lubrifiants agréés par la CIK-FIA, la valeur de la constante diélectrique figurera sur une fiche

Samples will be taken by the CIK-FIA but the fuel Supplier shall bring the containers at his own expenses.

The fuel Supplier must bring to the circuits and give to the CIK-FIA Technical Delegate of to the Chief Scrutineer a detailed form with the characteristics of the fuel brought and sold to the Entrants. For the CIK-FIA approved lubricants, the value of the dielectric constant shall appear on a form which will be available at the Secretariat of the

qui sera disponible au Secrétariat de la CIK-FIA.
Toute infraction entraîne obligatoirement l'exclusion du Pilote pour toute la manifestation (selon les dispositions du Code Sportif International).

CIK-FIA.
Any infringement shall entail the exclusion of the Driver from the whole meeting (pursuant to the provisions of the International Sporting Code).

ANNEXE AU RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DU CARBURANT

Dans le cadre de l'appel d'offres pratiqué par la FIA pour la fourniture du carburant dans certains des Championnats de Karting de la CIK-FIA, le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner comme fournisseur exclusif :

1) PANTA pour la fourniture du carburant (type KART RON 102) dans le cadre du Championnat du Monde CIK-FIA 2013 de KF, du Championnat du Monde CIK-FIA 2013 de KF-Junior, du Championnat du Monde CIK-FIA 2013 de KZ, du Championnat d'Europe CIK-FIA 2013 de KF, du Championnat d'Europe CIK-FIA 2013 de KF-Junior, du Championnat d'Europe CIK-FIA 2013 de KZ, du Championnat d'Europe CIK-FIA 2013 de KZ2, du Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA 2013 de KF (2ème Épreuve), du Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA 2013 de KF-Junior, du Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA 2013 de KZ, de la Super Coupe Internationale CIK-FIA de KF, de la Super Coupe Internationale CIK-FIA de KF-Junior, de la Super Coupe Internationale CIK-FIA de KZ2.

Le carburant de marque Panta sera fourni par Panta au prix de 4,50 € (TTC) le litre sur le lieu des Épreuves et sans commande préalable par les Concurrents (excepté Macau et Bahrein).

Dans le cadre du Championnat d'Asie-Pacifique KF, KF-Junior et KZ (2ème Épreuve à Macau) et du Championnat du Monde KF et KF-Junior (Bahrein), le carburant de marque Panta sera fourni par Panta au prix de 4,719 € (TTC) le litre sur le lieu des Épreuves et sans commande préalable par les Concurrents.

2) PANTA pour la fourniture du carburant écologique de type E10 (10% bioéthanol non-alimentaire) dans le cadre du Trophée Académie de Karting CIK-FIA 2013.
Le carburant de marque Panta sera fourni par Panta au prix de 4,50 € (TTC) le litre sur le lieu des Épreuves et sans commande préalable par les Concurrents.

Coordonnées de Panta : Panta Distribuzione S.P.A., MM. Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO, S.S. 235 Km 47+980, 26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALIE
- Tél.: +39/0373 235 141
- Fax : +39/0373 235 123
- E mail : cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

3) TOTAL pour la fourniture du carburant dans le cadre des Championnats d'Europe de Superkart de la CIK-FIA 2012 et 2013.
Le carburant de marque Elf (type SK35) sera fourni par Total au prix de 4,40 € (TTC) le litre sur le lieu des Épreuves et sans commande préalable par les Concurrents.

APPENDIX TO THE REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF FUEL

Within the framework of the invitation to tender issued by the FIA for the supply of fuel in some of the CIK-FIA Karting Championships, the FIA World Motor Sport Council has decided to designate as exclusive supplier:

1) PANTA for the supply of fuel (KART RON 102 type) within the framework of the 2013 CIK-FIA World KF Championship, the 2013 CIK-FIA World KF-Junior Championship, the 2013 CIK-FIA World KZ Championship, the 2013 CIK-FIA European KF Championship, the 2013 CIK-FIA European KF-Junior Championship, the 2013 CIK-FIA European KZ Championship, the 2013 CIK-FIA European KZ2 Championship , the 2013 CIK-FIA Asia-Pacific KF Championship (Round 2), the 2013 CIK-FIA Asia-Pacific KF-Junior Championship, the 2013 CIK-FIA Asia-Pacific KZ Championship, the 2013 CIK-FIA International KF Super Cup, the 2013 CIK-FIA International KF-Junior Super Cup, the 2013 CIK-FIA International KZ2 Super Cup.

The fuel of the Panta make will be supplied by Panta at the price of 4.50 € (tax included) per litre at the venue of the Events, without its being necessary for Competitors to order it previously (excepted Macau and Bahrain).

Within the framework of the 2013 CIK-FIA Asia-Pacific KF, KF-Junior and KZ Championship (Round 2 in Macau) and the World KF and KF-Junior Championship (Bahrain), the fuel of the Panta make will be supplied by Panta at the price of 4.719 € (tax included) per litre at the venue of the Events, without its being necessary for Competitors to order it previously.

2) PANTA for the supply of ecological fuel E10 type (10% of non-food bio-ethanol) within the framework of the 2013 CIK-FIA Karting Academy Trophy.
The fuel of the Panta make will be supplied by Panta at the price of 4.50 € (tax included) per litre at the venue of the Events, without its being necessary for Competitors to order it previously.

Address of Panta : Panta Distribuzione S.P.A., Messrs Giovanni CRISTOFANILLI & Luca MONICO, S.S. 235 Km 47+980, 26010 BAGNOLO CREMASCO (CR), ITALY
- Phone: +39/0373 235 141
- Fax: +39/0373 235 123
- E mail: cristofanilli.giovanni@panta.it; monico.luca@panta.it

3) TOTAL for the supply of fuel within the framework of the 2012 and 2013 CIK-FIA European Superkart Championships.
The Elf fuel (SK35 type) will be supplied by Total at the price of 4.40 € (inclusive of tax) per litre at the venue of the Events, without its being necessary for Competitors to order it previously.

Coordonnées de Total : Total Additifs et Carburants Spéciaux, M. Nicolas MANDRA, 3, place du Bassin, 69700 GIVORS, FRANCE
- Tél.: +33/4 72 49 84 16 - +33/6 20 60 80 73
- Fax : +33/4 72 49 84 30
- E mail : nicolas.mandra@total.com, virginie.volle@total.com

Address of Total : Total Additifs et Carburants Spéciaux, Mr Nicolas MANDRA, 3, place du Bassin, 69700 GIVORS, FRANCE
- Phone: +33/4 72 49 84 16 - +33/6 20 60 80 73
- Fax: +33/4 72 49 84 30
- E mail: nicolas.mandra@total.com, virginie.volle@total.com

Commission Internationale de Karting - FIA

LUBRIFIANTS AGREES PAR LA CIK-FIA POUR 2013
CIK-FIA AGREED LUBRICANTS FOR 2013

Fabricant *Manufacturer*	Nom *Name*	Référence *Reference*
Aimol	Aimol 2T Racekart / 2 Stroke engine oil SAE 50, API TC+	112407/01
Bel-Ray Company Inc.	H1R Racing 100% Synthetic Ester 2T engine oil	112346/01
BRP-Powertrain Gmbh & Co KG	XPS Kart Tec 2-Stroke	112305/01
BRP-Powertrain Gmbh & Co KG	XPS Kart Tec Full Synthetic 2-Stroke	112376/01
Denicol Motor Oils NV	SYN 100 Two Stroke	112349/01
ENI SpA (ENI Schmiertechnik GmbH)	Kart 2T	112406/01
Exced di Carbone Nunzio e F. Ili snc	Exced RSK Blue Print 2 Stroke Oil	112390/01
Exced di Carbone Nunzio e F. Ili snc	Exced RSK Evolution 2 Stroke Oil	112390/02
Exced di Carbone Nunzio e F. Ili snc	Exced RSK M 2 Stroke Oil	112390/03
Lubricants UK Ltd	Castrol XR77 2T engine oil	112347/01
Lubricants UK Ltd	Castrol K997 2T engine oil	112347/02
Fuchs Lubricants (UK) plc	Silkolene Pro KR2 2-Stroke Kart Racing Oil	112332/01
Fuchs Lubricants (UK) plc	Silkolene Pro2 100% Synthetic Racing 2-Stroke Oil	112332/02
Cogelsa (Global Racing Oil)	Global Racing Oil (GRO) Kart-2	112368/01
HP2 Laboratoire	HP2 Phenix Triboxy-Line 809 HP	112424/01
Igol France	Igol Propuls Competition STS-R	113119/01
Lexoil Europe	Lexoil 996 Ceramic Racing Ceramic	112398/01
Liqui Moly GmbH	Liqui Moly Pro Kart Oil	113015/02
Maroil Srl (Bardahl)	Bardahl KXT-Kart	112423/01
Millers Oil Ltd	Millers Oil Motorsport KR2T 2 Stroke Oil	113185/01
Motul	Motul Kart Grand Prix 2T	112344/01
Petronas Lubricants International	Roklube	112400/01
Petronas Lubricants International	Roklube DTF	112400/02
Petromark Automotive Chemicals BV	PM Xeramic Synmax Full Synthetic 2T Kart Racing Oil	112340/02
Petromark Automotive Chemicals BV	PM Xeramic Castor Evolution 2T Kart Racing Oil	112340/01
Ravensberger Schmierstoffvertrieb GmbH	Ravenol Racing Castor 2T	112377/01
Ravensberger Schmierstoffvertrieb GmbH	Ravenol Racing Kart 2T	112377/02
Rock Oil Company	Rock Oil Castor Kart 100 Semi-Synthetic 2T Oil	112364/01
Rock Oil Company	Rock Oil Synthesis Max Kart Oil 100% Synthetic 2T oil	112364/02
Shell Global Solutions GmbH	Advance Racing M	113021/01
Solda' Vladimiro SpA	Wladoil Racing K2T	112397/01
Syneco SpA	Syneco K 111 Corse FIK	112361/01
The Energy & PowerNanotechnology Company	Nanoil LP16 Racing Formula	112358/01
Total Lubs	ELF HTX 976	112012/13
Total Lubs	ELF HTX 976+	112012/14
Total Lubs	ELF HTX 909	112012/12
Valvoline Europe	Valvoline Racing 2T 2-cycle motor oil	112350/01
Vrooam Powersports Lubricants Int. B.V.	Vrooam 100% Synthetic 2T Racing Engine Oil	112389/01
Wako Chemical Co. Ltd	Wako's 2CR	112356/01
Wako Chemical Co. Ltd	Wako's RV-R	112356/02
Yacco SAS	Yacco KVX RACE 2T	112391/01

Copyright © 2013 by CIK-FIA. All rights reserved

5

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF
CIK-FIA World Championship (Rd1)
FIA
CIK KARTING KF
WORLD
CHAMPIONSHIP

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF-Junior
CIK-FIA International KF Junior Super Cup
FIA
CIK KARTING
KFJunior INTERNATIONAL
SUPER CUP

RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES

1) Distribution des pneus dans les Championnats de la CIK-FIA

GÉNÉRALITÉS: La CIK-FIA fera appliquer un système de distribution des pneus «slicks» et «pluie» qui garantira la disposition et l'utilisation des pneus d'une qualité constante.

MONTAGE: Le montage des pneus sur jantes doit se faire obligatoirement au Parc d'Assistance «Départ».

INFRACTION: En Groupe 1 (KF1 et KZ1) et Groupe 2 (KF2, KF3 et KZ2), toute infraction entraîne obligatoirement (selon les dispositions du Code Sportif International) l'exclusion du Pilote pour toute la manifestation.

2) Distribution des pneus dans le Championnat du Monde CIK-FIA de KZ et le Championnt d'Europe CIK-FIA de KZ (pneus «slicks» et «pluie»)

GÉNÉRALITÉS: Le Manufacturier de pneus sera tenu d'annoncer à la CIK-FIA chaque type de pneus choisi, dans un délai ne pouvant être réduit à moins de 45 jours avant chaque épreuve. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus slicks avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.

Le Concurrent/Pilote aura inscrit sur son bulletin d'inscription la marque de pneus qu'il a choisie.

INSCRIPTION: Tout Manufacturier de pneus désirant participer à la Distribution des pneus dans les Championnats mentionnés ci-dessus doit s'inscrire avant le 15 février auprès de l'administration de la CIK-FIA au moyen du formulaire prévu à cet effet.

DÉPÔT: Le dépôt des pneus au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus avant le début des Essais Qualificatifs. Les Manufacturiers de pneus présenteront une seule spécification par type de pneus («slick» et «pluie»).

DISTRIBUTION: La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance «Départ», contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur de la marque de pneus. Le Bon aura été acheté chez le Manufacturier de pneus/Distributeur. La distribution des pneus «slicks» aura lieu par tirage au sort avant les Essais Qualificatifs en présence du Délégué Technique CIK-FIA.
Après attribution par tirage au sort, les pneus seront marqués du numéro du Pilote par le personnel du Parc d'Assistance. Les Pilotes seront libres de décider de monter leurs pneus «pluie» sur jantes. Tout pneu «pluie» attribué le sera contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur. Il sera déballé (si emballage il y a), marqué du numéro du Pilote et monté sur jante. Il ne sera pas

REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

1) Distribution of tyres in the CIK-FIA Championships

GENERAL: The CIK-FIA will apply a system of distribution of «slick» and «wet weather» tyres that will guarantee the availability and use of tyres with a constant quality.

FITTING: The fitting of tyres on rims shall be carried out in the «Start» Servicing Park.

INFRINGEMENT: In Group 1 (KF1 and KZ1) and Group 2 (KF2, KF3 and KZ2), any infringement shall entail the exclusion of the Driver from the whole meeting (pursuant to the provisions of the International Sporting Code).

2) Distribution of tyres in the CIK-FIA World KZ Championship and the CIK-FIA European KZ Championship («slick» and «wet weather» tyres)

GENERAL: The tyre Manufacturer will be compelled to announce to the CIK-FIA each type of tyres chosen, within a time limit which may not be under 45 days before each event. The tyre Manufacturer shall supply all slick tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.

The Entrant/Driver must name on his entry form the make of tyres that he has chosen.

ENTRY: Any tyre Manufacturer wishing to participate in the Distribution of tyres in the above mentionned Championships must enter before 15 February at the administration of the CIK-FIA by means of the form provided for for this purpose.

STOCKING: The tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturers before the start of Qualifying Practice. Tyre Manufacturers will present only one specification per type of tyres («slick» and «wet weather»).

DISTRIBUTION: Tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park, in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Distributor of the make of tyres. The Voucher must have been purchased from the tyre Manufacturer/Distributor. The distribution of «slick» tyres will be carried out by random draw before Qualifying Practice in the presence of the CIK-FIA Technical Delegate.
After having been allocated by random draw, the Driver's number will be marked on them by the Servicing Park staff. Drivers are free to decide to fit their «wet weather» tyres on rims. Any «wet weather» tyre will be allocated in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Dealer. It will be unwrapped (if it was wrapped), marked with the Driver's number and fitted on a rim. It will not be

repris par le Manufacturier de pneus/Distributeur, même s'il n'a pas été utilisé. Les Pilotes pourront obtenir leurs pneus «pluie» à tout moment de l'Épreuve (suivant les horaires d'ouverture) au Parc d'Assistance «Départ», mais aucun temps supplémentaire ne sera alloué pour permettre à un Pilote de procéder au montage de ses pneus «pluie» avant sa mise en place en Pré-Grille. Les pneus «pluie» non montés seront repris au terme de l'Épreuve par les Manufacturiers/Distributeurs, en présence du Délégué Technique CIK-FIA.

taken back by the tyre Manufacturer/Dealer, even if it was not used. Drivers may obtain their «wet weather» tyres at any time during the Event (according to the opening time schedules) in the «Start» Servicing Park, but no extra time will be given to enable a Driver to proceed to the fitting of his «wet weather» tyres before he is placed in the Assembly Area. «Wet weather» tyres that have not been fitted will be taken back at the end of the Event by the tyre Manufacturers/Dealers, in the presence of the CIK-FIA Technical Delegate.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:

- Pneus «slicks» : 5 pneus avant et 5 pneus arrière à partir des Essais Qualificatifs, provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.

- «Slick» tyres : 5 front tyres and 5 rear tyres as from the Qualifying Practice, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.

- Pneus «pluie» : 5 pneus avant et 5 pneus arrière à partir des Essais Qualificatifs, provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.

- «Wet weather» tyres : 5 front tyres and 5 rear tyres as from the Qualifying Practice, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.

- À partir des Essais Qualificatifs, tous les pneus seront stockés en Parc d'Assistance.

- As from the Qualifying Practice, all the tyres will be stored in the Servicing Park.

3) Distribution des pneus dans les Championnats du Monde CIK-FIA de KF et KF-Junior, les Championnats d'Europe CIK-FIA de KF, KF-Junior et KZ2 et les Super Coupes Intrnationales CIK-FIA de KF, KF-Junior et KZ2 (pneus «slicks» et «pluie»)

3) Distribution of tyres in the CIK-FIA World KF and KF-Junior Championships, the CIK-FIA European KF, KF-Junior and KZ2 Championships, and the CIK-FIA International KF, KF-Junior and KZ2 Super Cups («slick» and «wet weather» tyres)

GÉNÉRALITÉS: Un Manufacturier de pneus unique choisi après une procédure d'appel d'offres fournira les types de pneumatiques devant être utilisés par chaque Pilote. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus «slicks» avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.

GENERAL: A single tyre Manufacturer chosen following an invitation to tender procedure will supply the types of tyres to be used by each Driver. The tyre Manufacturer shall supply all «slick» tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.

DÉPÔT: Le dépôt des pneus homologués au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus. Les Manufacturiers de pneus présenteront une seule spécification par type de pneus («slick» et «pluie»).

STOCKING: The homologated tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturers.
Tyre Manufacturers will present only one specification per type of tyres («slick» and «wet weather»).

DISTRIBUTION:

DISTRIBUTION:

* Essais Libres uniquement

* *Free Practice only*

Le distributeur/manufacturier de pneus fournira à chaque pilote deux trains de pneus slicks et un train de pneus pluie. Tout pilote souhaitant utiliser un plus grand nombre de pneus slicks et de pneus pluie sera obligé de les commander auprès du distributeur/manufacturier concerné.

The tyre Manufacturer/Distributor will provide each Driver with 2 sets of "slick" tyres and 1 set of "wet weather" tyres. Any Driver wishing to use a larger number of "slick" tyres and "wet weather" tyres shall be obliged to order them from the Manufacturer/Distributor concerned.

* Essais Qualificatifs, Manches Qualificatifves et Phase Finale

La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance «Départ», contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur de la marque des pneus. Le Bon aura été acheté chez le Manufacturier de pneus/Distributeur. La distribution des pneus aura lieu avant les Essais Qualificatifs en présence du Délégué Technique CIK-FIA.
Après attribution par tirage au sort, les pneus seront montés sur jantes par le Pilote et/ou son Mécanicien, et marqués du numéro du Pilote par le personnel du Parc d'Assistance. Les Pilotes seront libres de décider de monter leurs pneus «pluie» sur jantes. Tout pneu «pluie» attribué le sera contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur. Il sera déballé (si emballage il y a), marqué du numéro du Pilote et monté sur jante. Tout pneu «pluie» monté ou déballé ne sera pas repris par le Manufacturier de pneus/Distributeur, même s'il n'a pas été utilisé. Les Pilotes pourront obtenir leurs pneus «pluie» à tout moment de l'Épreuve (suivant les horaires d'ouverture) au Parc d'Assistance «Départ», mais aucun temps supplémentaire ne sera alloué pour permettre à un Pilote de procéder au montage de ses pneus «pluie» avant sa mise en place en Pré-Grille. Les pneus «pluie» non montés et non déballés seront repris au terme de l'Épreuve par les Manufacturiers/Distributeurs, en présence du Délégué Technique CIK-FIA.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:
- Pneus «slicks» : 5 pneus avant et 5 pneus arrière à partir des Essais Qualificatifs, provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.

- Pneus «pluie» : 5 pneus avant et 5 pneus arrière à partir des Essais Qualificatifs, provenant d'une seule marque et d'un seul type de pneus «slicks», le type choisi par le Manufacturier de pneus et la marque de pneus choisie par le Concurrent.

- À partir des Essais Qualificatifs, tous les pneus seront stockés en Parc d'Assistance.

4) Distribution des pneus dans le Trophée Académie de Karting CIK-FIA, dans les Championnats d'Asie-Pacifique CIK-FIA de KF, KF-Junior et KZ2 (pneus «slicks» et «pluie»)

GÉNÉRALITÉS: Un Manufacturier de pneus unique choisi après une procédure d'appel d'offres fournira les types de pneumatiques devant être utilisés par chaque Pilote. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus «slicks» avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.

DÉPÔT: Le dépôt des pneus homologués au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus. Les

* *Qualifiying Practice, Qualifying Heats and Final Phase*

Tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park, in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Distributor of the make of tyres. The Voucher must have been purchased from the tyre Manufacturer/Distributor. The distribution of tyres will take place before Qualifying Practice in the presence of a the CIK-FIA Technical Delegate.
After having been allocated by random draw, they will be fitted on rims by the Driver or his Mechanic and the Driver's number will be marked on them by the Servicing Park staff. Drivers are free to decide to fit their «wet weather» tyres on rims. Any «wet weather» tyre will be allocated in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Dealer. It will be unwrapped (if it was wrapped), marked with the Driver's number and fitted on a rim. Fitted or unwrapped «wet weather» tyres will not be taken back by the tyre Manufacturer/Dealer, even if they have not been used. Drivers may obtain their «wet weather» tyres at any time during the Event (according to the opening time schedules) in the «Start» Servicing Park, but no extra time will be given to enable a Driver to proceed to the fitting of his «wet weather» tyres before he is placed in the Assembly Area. Not fitted and wrapped «wet weather» tyres will be taken back at the end of the Event by the tyre Manufacturers/Dealers, in the presence of the CIK-FIA Technical Delegate.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:
- «Slick» tyres : 5 front tyres and 5 rear tyres as from the Qualifying Practice, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.

- «Wet weather» tyres : 5 front tyres and 5 rear tyres as from the Qualifying Practice, the type chosen by the tyre Manufacturer and the make of tyres chosen by the Entrant.

- As from the Qualifying Practice, all the tyres will be stored in the Servicing Park.

4) Distribution of tyres in the CIK-FIA Karting Academy Trophy, in the CIK-FIA Asia-Pacific KF, KF-Junior and KZ2 Championships («slick» and «wet weather» tyres)

GENERAL: A single tyre Manufacturer chosen following an invitation to tender procedure will supply the types of tyres to be used by each Driver. The tyre Manufacturer shall supply all «slick» tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.

STOCKING: The homologated tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturers.

Manufacturiers de pneus présenteront une seule spécification par type de pneus («slick» et «pluie»).

DISTRIBUTION: La distribution des pneus se fera dans le Parc d'Assistance «Départ», contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur de la marque des pneus. Le Bon aura été acheté chez le Manufacturier de pneus/Distributeur. La distribution des pneus aura lieu avant les Essais Qualificatifs et, pour les finalistes, avant la Pré-Finale ou la Course 1 (voir horaire), en présence du Délégué Technique CIK-FIA.
Après attribution par tirage au sort, les pneus seront montés sur jantes par le Pilote et/ou son Mécanicien, et marqués du numéro du Pilote par le personnel du Parc d'Assistance. Les Pilotes seront libres de décider de monter leurs pneus «pluie» sur jantes. Tout pneu «pluie» attribué le sera contre un Bon du Manufacturier de pneus/Distributeur. Il sera déballé (si emballage il y a), marqué du numéro du Pilote et monté sur jante. Tout pneu «pluie» monté ou déballé ne sera pas repris par le Manufacturier de pneus/Distributeur, même s'il n'a pas été utilisé. Les Pilotes pourront obtenir leurs pneus «pluie» à tout moment de l'Épreuve (suivant les horaires d'ouverture) au Parc d'Assistance «Départ», mais aucun temps supplémentaire ne sera alloué pour permettre à un Pilote de procéder au montage de ses pneus «pluie» avant sa mise en place en Pré-Grille. Les pneus «pluie» non montés et non déballés seront repris au terme de l'Épreuve par les Manufacturiers/Distributeurs, en présence du Délégué Technique CIK-FIA.
Pour les Pilotes qualifiés pour la phase finale, il sera obligatoire de monter sur jantes au minimum 1 train de pneus «pluie» selon les indications contenues dans l'horaire.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:
- Pneus «slicks» : 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Repêchage éventuel; 2 pneus avant et 2 pneus arrière pour la phase finale (excepté au Trophée Académie).
- Pneus «pluie» : 4 pneus avant et 4 pneus arrière pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale.
- Tous les pneus pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage éventuel et phase finale seront stockés en Parc d'Assistance.

CHANGEMENT: En cas de crevaison d'un pneu «slick» pendant les Essais ou Manches Qualificatifs, un Pilote pourra introduire dans les Parcs d'Assistance et faire enregistrer, sous le contrôle du Délégué Technique, un pneu de secours (un des pneus «slicks» utilisés lors des Essais non-Qualificatifs).
Pour la phase finale, un pneu de secours est un pneu des Essais et Manches Qualificatifs.

5) Distribution des pneus réservés aux Essais non-Qualificatifs et Warm-ups dans les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA (pneus «slicks»)

GÉNÉRALITÉS: Le Manufacturier de pneus sera tenu d'annoncer à la CIK-FIA chaque type de pneus choisi, dans

Tyre Manufacturers will present only one specification per type of tyres («slick» and «wet weather»).

DISTRIBUTION: Tyres will be distributed in the «Start» Servicing Park, in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Distributor of the make of tyres. The Voucher must have been purchased from the tyre Manufacturer/Distributor. The distribution of tyres will take place before Qualifying Practice and, for the finalists, before the Pre-Final or Race 1 (see schedule), in the presence of a the CIK-FIA Technical Delegate.
After having been allocated by random draw, they will be fitted on rims by the Driver or his Mechanic and the Driver's number will be marked on them by the Servicing Park staff. Drivers are free to decide to fit their «wet weather» tyres on rims. Any «wet weather» tyre will be allocated in exchange for a Voucher from the tyre Manufacturer/Dealer. It will be unwrapped (if it was wrapped), marked with the Driver's number and fitted on a rim. Fitted or unwrapped «wet weather» tyres will not be taken back by the tyre Manufacturer/Dealer, even if they have not been used. Drivers may obtain their «wet weather» tyres at any time during the Event (according to the opening time schedules) in the «Start» Servicing Park, but no extra time will be given to enable a Driver to proceed to the fitting of his «wet weather» tyres before he is placed in the Assembly Area. Not fitted and wrapped «wet weather» tyres will be taken back at the end of the Event by the tyre Manufacturers/Dealers, in the presence of the CIK-FIA Technical Delegate.
Drivers qualified for the final phase will be obliged to fit at least one set of "rain" tyres according to the indications specified in the schedule.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:
- «Slick» tyres : 2 front tyres and 2 rear tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats and possible Second Chance; 2 front tyres and 2 rear tyres for the final phase (except in the Academy Trophy).
- «Wet weather» tyres : 4 front tyres and 4 rear tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase.
- All the tyres for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, possible Second Chance and final phase will be stored in the Servicing Park.

CHANGE: In case a «slick» tyre is punctured during Qualifying Practice or the Qualifying Heats, a Driver will be allowed to place in the Servicing Parks a spare tyre (one of the «slick» tyres used during non-Qualifying Practice) and have it registered under the supervision of the Technical Delegate.
For the final phase, a spare tyre is a tyre from Qualifying Practice and the Qualifying Heats.

5) Distribution of tyres reserved for non-Qualifying Practice and Warm-ups in the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies («slick» tyres)

GENERAL: The tyre Manufacturer will be compelled to announce to the CIK-FIA each type of tyres chosen, within

un délai ne pouvant être réduit à moins de 45 jours avant chaque épreuve. Le Manufacturier de pneus fournira tous les pneus «slicks» avec un marquage à code-barres (type 39 ou 128, composé de 6 digits, uniquement des chiffres commençant par 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9) appliqué sur chaque flanc des pneus lors de la vulcanisation.
Le Concurrent/Pilote aura inscrit sur son bulletin d'inscription la marque de pneus qu'il a choisie.

DÉPÔT: Le dépôt des pneus au Parc d'Assistance sera effectué par les Manufacturiers de pneus avant le début des Essais non-Qualificatifs (voir horaire de l'Épreuve concernée). Les Manufacturiers de pneus présenteront une seule spécification par type de pneus («slick»), identique à celle des pneus déposés pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage et Courses de la phase finale.

DISTRIBUTION: La distribution des pneus «slicks» se fera dans le Parc d'Assistance et aura lieu par tirage au sort lors des Vérifications Techniques. Les codes-barres correspondant aux pneus attribués à chaque Pilote seront reproduits sur le Passeport Technique du Pilote concerné.

NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS:
Pour tous les Championnats Coupes et Trophées CIK-FIA (sauf Trophée Académie de Karting - voir Règlements sportifs spécifiques) : 4 pneus «slicks» avant et 4 pneus «slicks» arrière. Ces pneus sont uniquement à utiliser lors des Essais non-Qualificatifs et Warm-ups.

a time limit which may not be under 45 days before each event. The tyre Manufacturer shall supply all «slick» tyres with a bar code marking (type 39 or 128, comprising 6 digits, only figures beginning with 3, 4, 5, 6, 7, 8 or 9) placed on each tyre sidewall at the vulcanisation stage.

The Entrant/Driver must name on his entry form the make of tyres that he has chosen.

STOCKING: The tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturers before the start of non-Qualifying Practice (see time schedule of the Event concerned). Tyre Manufacturers will present only one specification per type of tyres («slick»), identical to that of the tyres stocked for Qualifying Practice, the Qualifying Heats, Second Chance Heat and Races of the final phase.

DISTRIBUTION: «Slick» tyres will be distributed in the Servicing Park and allocated by random draw at Scrutineering. The bar codes corresponding to each Driver will be reproduced on the Technical Passport of the Driver concerned.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:
For all the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies (except Karting Academy Trophy - see specific Sporting Regulations): 4 front «Slick» tyres and 4 rear «Slick» tyres. These tyres must only be used during the non-Qualifying Practice and Warm-ups.

ANNEXE AU RÈGLEMENT DE DISTRIBUTION DES PNEUMATIQUES

Dans le cadre de l'appel d'offres pratiqué par la FIA dans certains des Championnats de la CIK-FIA, le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a décidé de désigner :

1) VEGA comme fournisseur exclusif:

- pour la fourniture des pneumatiques dans le cadre du Championnat du Monde CIK-FIA de KF, du Championnat d'Europe CIK-FIA 2013 de KF et de la Super Coupe Internationale CIK-FIA de KF.
Les pneus fournis par Vega seront les suivants:
XM 10X4.60-5 (avant) et XM 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, W5 10X4.20-5 (avant) et W5 11X6.00-5 (arrière) pour les pneus «pluie».

Le prix proposé par Vega est de 139,15 € le train de pneus slicks et de 139,15 € le train de pneus «pluie» (TTC).

- pour la fourniture des pneumatiques dans le cadre du Trophe Académie CIK-FIA 2013.
Les pneus fournis par Vega seront les suivants:
XH 10X4.60-5 (avant) et XH 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, W5 10X4.20-5 (avant) et W5 11X6.00-5 (arrière) pour les pneus «pluie».

Vega offre la gratuité des pneumatiques de course slicks et «pluie» pour chaque Pilote pour toutes les Épreuves du Trophée Académie.
Pour les essais non-qualificatifs, le prix proposé par Vega est de 185 € le train de pneus slicks et de 139.15 € le train de pneus «pluie» (TTC).

Coordonnées de Vega : Vega Spa, M. Sergio MANTESE, Via Archimede 10, 21047 SARONNO (VA), ITALIE
- Tél.: +39/02965 159 024
- Fax : +39/02964 511 92
- E mail : vegadeal@vegatyres.com

2) LECONT comme fournisseur exclusif:

- pour la fourniture des pneumatiques dans le cadre du Championnat du Monde CIK-FIA de KF-Junior 2013, du Championnat d'Europe CIK-FIA de KF-Junior 2013, du Championnat d'Asie-Pacifique CIK-FIA de KF-Junior 2013 et de la Super Coupe Internationale CIK-FIA de KF-Junior 2013.

Les pneus fournis par LeCont seront les suivants:
LH07H 10X4.50-5 (avant) et LH07H 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, LH06W 10X4.20-5 (avant) et LH06W 11X6.50-5 (arrière) pour les pneus «pluie».

Le prix proposé par LeCont est de 164,90€ le train de pneus slicks et de 174,90€ le train de pneus «pluie» (TTC).

APPENDIX TO THE REGULATIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TYRES

Within the framework of the invitation to tenders issued by the FIA in some of the CIK-FIA Championships, the FIA World Motor Sport Council of the FIA has decided to designate:

1) VEGA as the exclusive supplier:

- for the supply of tyres in the 2013 CIK-FIA World KF Championship, the 2013 CIK-FIA European KF Championship and the 2013 CIK-FIA International KF Super Cup.
The tyres supplied by Vega will be as follows:
XM 10X4.60-5 (front) and XM 11X7.10-5 (rear) for slick tyres, W5 10X4.20-5 (front) and W5 11X6.00-5 (rear) for «wet weather» tyres.

The price proposed by Vega is 139.15 € per set of slick tyres and 139.15 € per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

- for the supply of tyres in the 2013 CIK-FIA Karting Academy Trophy.
The tyres supplied by Vega will be as follows:
XH 10X4.60-5 (front) and XH 11X7.10-5 (rear) for slick tyres, W5 10X4.20-5 (front) and W5 11X6.00-5 (rear) for «wet weather» tyres.

The slick and «wet weather» racing tyres offered by Vega will be free of charge for each Driver for all the Academy Trophy Events.
For non-qualifying practice, the price proposed by Vega is 185 € per set of slick tyres and 139.15 € per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

Address of Vega: Vega Spa, Mr Sergio MANTESE,
Via Archimede 10, 21047 SARONNO (VA), ITALY
- Phone: +39/02965 159 024
- Fax: +39/02964 511 92
- E mail: vegadeal@vegatyres.com

2) LECONT as the exclusive supplier:

- for the supply of tyres in the 2013 CIK-FIA World KF-Junior Championship, the 2013 CIK-FIA European KF-Junior Championship, the 2013 CIK-FIA Asia-Pacific KF-Junior and the 2013 CIK-FIA International KF-Junior Super Cup.

The tyres supplied by LeCont will be as follows:
LH07H 10X4.50-5 (front) and LH07H 11X7.10-5 (rear) for slick tyres, LH06W 10X4.20-5 (front) and LH06W 11X6.50-5 (rear) for «wet weather» tyres.

The price proposed by LeCont is 164.90€ per set of slick tyres and 174.90€ per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

Coordonnées de LeCont : LeCont S.r.l., M. Paolo BOMBARA, Via Pineta 8, 38068 ROVERETO (TN), ITALIE
- Tél.: +39/0464 42 96 02
- Fax : +39/0464 42 90 56
- E mail : export@lecont.com

Address of LeCont: LeCont S.r.l., Mr Paolo BOMBARA, Via Pineta 8, 38068 ROVERETO (TN), ITALY
- Phone: +39/0464 42 96 02
- Fax: +39/0464 42 90 56
- E mail: export@lecont.com

3) BRIDGESTONE comme fournisseur exclusif:

- pour la fourniture des pneumatiques dans le cadre du Championnat d'Europe CIK-FIA de KZ2 2013 et de la Super Coupe Internationale CIK-FIA de KZ2 2013.

Les pneus fournis par Bridgestone seront les suivants: YLB DR10 10X4.50-5 (avant) et YLB DR11 11X7.10-5 (arrière) pour les pneus slicks, YLP WER 10X4.50-5 (avant) et YLP WER *11X6.50-5* (arrière) pour les pneus «pluie».

Le prix proposé par Bridgestone est de 180 € le train de pneus slicks et de 185 € le train de pneus «pluie» (TTC).

Coordonnées de Bridgestone : Bridgestone Corporation, M. Hideyuki Harry MIKUZU, Motorcycle and Motorsport Tire Department, 10-1 Kyobashi 1-Chome, Chuo-ku TOKYO 104-8340, JAPAN
- Tél.: +81/3 3563 6819
- Fax : +81/3 3563 6829
- E mail : mikuzu-h@bridgestone.co.jp

2) BRIDGESTONE as the exclusive supplier:

- for the supply of tyres in the 2013 CIK-FIA European KZ2 Championship and the 2013 CIK-FIA International KZ2 Super Cup.

The tyres supplied by Bridgestone will be as follows: YLB DR10 10X4.50-5 *(front) and* YLB DR11 11X7.10-5 *(rear) for slick tyres,* YLP WER 10X4.50-5 *(front) and* YLP WER *11X6.50-5 (rear) for «wet weather» tyres.*

The price proposed by Bridgestone is 180 € per set of slick tyres and 185 € per set of «wet weather» tyres (incl. tax).

Address of Bridgestone: Bridgestone Corporation, M. Hideyuki Harry MIKUZU, Motorcycle and Motorsport Tire Department, 10-1 Kyobashi 1-Chome, Chuo-ku TOKYO 104-8340, JAPAN
- Phone: +81/3 3563 6819
- Fax: +81/3 3563 6829
- E mail: mikuzu-h@bridgestone.co.jp

6

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF
CIK-FIA World Championship (Rd1)
FIA
CIK KARTING KF
WORLD
CHAMPIONSHIP

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF-Junior
CIK-FIA International KF Junior Super Cup
FIA
CIK KARTING
KFJunior INTERNATIONAL
SUPER CUP

tout instant porter les insignes d'identification appropriés qui leur auront été remis conformément aux prescriptions de l'Article 13 des présentes Prescriptions Spécifiques.

11 - Vérifications Sportives et Techniques
A. Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

B. Lors de la première Épreuve, la CIK-FIA vérifiera toutes les licences.

C. Lors des Vérifications Techniques de l'Épreuve (pour lesquelles un ordre de passage des Pilotes sera communiqué au tableau officiel d'affichage), il sera procédé à un marquage du châssis et des pièces principales des moteurs (1/2 carters et cylindre), ainsi que des 8 pneus «slicks» maximum autorisés pour les Essais non-Qualificatifs. Les châssis, moteurs et pneus «slicks» seront marqués au moyen de codes-barres. Les codes-barres sur les pneus seront appliqués par les Manufacturiers lors de la vulcanisation des pneus. Les châssis et moteurs seront identifiés par des autocollants à codes-barres fournis et mis en place par les Commissaires Techniques. Les moteurs, qui seront marqués de deux autocollants (un sur le cylindre, l'autre sur un 1/2 carter), devront comporter des emplacements de 28 x 20 mm, totalement propres et dégraissés, et fraisés selon les positions décrites sur une annexe à la Fiche d'Homologation.
À tout moment de l'Épreuve, les marquages devront être intacts et parfaitement lisibles. Il est interdit d'appliquer un matériau ou un produit quelconque sur les marquages. Un marquage détérioré ou illisible, qu'elle qu'en soit la raison, sera passible pour le Pilote concerné de l'exclusion de l'Épreuve. La même sanction sera applicable en cas d'échange de matériel entre Pilotes. Les Concurrents concernés et tous les Pilotes qu'ils auront inscrits pourront être exclus de l'Épreuve concernée.
Avant et après chaque séance d'Essais, chaque Manche et chaque Course de la phase finale, les Commissaires Techniques pourront vérifier si le marquage du matériel est conforme. À la fin de chaque séance d'Essais, de chaque Manche et de chaque Course de la phase finale, le Pilote devra s'assurer que les marquages sont intacts. Si un marquage subit une altération ou une déformation, le Pilote devra en informer immédiatement le(s) Délégué(s) Technique(s) ou le Commissaire Technique en Chef avant de quitter le Parc d'Assistance.

D. L'échange de moteurs, de châssis, de l'ensemble du châssis/moteur et des pneus est interdit entre les différents Pilotes. Aucun changement du châssis, du moteur ou de l'ensemble du châssis/moteur ne pourra être effectué pendant la procédure de départ ni entre le départ et l'arrivée des Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage ou Courses de la phases finale. Les contrevenants seront exclus de l'Épreuve concernée.

E. Le système de mesure du régime maximum fourni par la CIK-FIA pourra être utilisé dans les catégories où une limite de régime est prescrite. Ce système servira à la transmission en temps réel et au stockage des données de régimes maxima acquises. Il devra être installé dans le strict respect des instructions y afférentes. Il sera de la

times wear the appropriate identification credentials which have been handed to them in accordance with the prescriptions of Article 13 of these Specific Prescriptions.

11 - Sporting Checks and Scrutineering
A. See Article 2.10 of the General Prescriptions.

B. At the first Event, the CIK-FIA will control all licences.

C. At Scrutineering of the Event (for which the order in which Drivers are to pass will be indicated on the official posting board), the chassis and the main engine parts (1/2 crankcases and cylinder), as well as the 8 ''slick'' tyres maximum allowed for non-Qualifying Practice, will be marked. The chassis, engines and "slick" tyres will be marked by means of bar codes. The bar codes will be applied to the tyres by the tyre Manufacturers at the vulcanisation. The chassis and engines will be identified by stickers with bar codes, to be supplied and applied by the Scrutineers. The engines, which will be marked with two stickers (one on the cylinder and the other on a 1/2 crankcase), shall comprise spaces of 28 mm x 20 mm totally clean and without any grease, and milled in accordance with the locations described on an appendix to the Homologation Form.

At all times throughout the Event these markings shall be intact and perfectly readable. It is forbidden to apply any material or product on the markings. A Driver with a marking that is damaged or unreadable for whatever reason will be liable to exclusion from the Event. The same sanction will be applicable in the event of an exchange of equipment between Drivers. The Entrants concerned and all the Drivers they have entered may be excluded from the Event concerned.
Before and after every Practice session, every Heat and every Race of the final phase, the Scrutineers may control whether the marking of the equipment complies with the rule. At the end of every Practice session, of every Heat and of every Race of the final phase, the Driver shall ensure that his markings are intact. If a marking has undergone an alteration or a deformation, the Driver shall immediately inform the Technical Delegate(s) or the Chief Scrutineer before leaving the Servicing Park.

D. *Changing engines, chassis, the chassis/engine unit and tyres between the various Drivers is forbidden.*
No change of the chassis, of the engine or of the chassis/engine unit may be carried out during the starting procedure or between the start and finish of the Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat or Races of the final phase. Offenders will be excluded from the Event concerned.

E. The maximum RPM measurement system supplied by the CIK-FIA may be used in categories where an engine speed limit is prescribed. This system shall be used for real time transmission and for the storage of the logged maximum RPM data. It must be installed in strict accordance with the corresponding instructions. All Entrants are

responsabilité des Concurrents de l'installer et de le faire fonctionner correctement. Il sera également de la responsabilité des Concurrents de s'assurer que le moteur ne dépasse pas le régime maximal autorisé. A chaque retour au Parc d'Assistance «Arrivée», les karts devront être mis à disposition pour vérification et téléchargement des données. Toute vérification se fera en présence du Pilote et/ou du Mécanicien «A» concerné.

F. Contrôle des embrayages des moteurs KF par système d'acquisition de données embarqué sur les karts et fourni par la CIK-FIA.
Ce système doit être utilisé pendant les Épreuves et servira uniquement au stockage des données acquises. Ce système doit être installé dans le strict respect des instructions de montage communiquées par la CIK-FIA et doit fonctionner à tout moment pendant les Essais, Manches et Courses.
Il est de la responsabilité de tous les Concurrents d'installer dans le Parc d'Assistance «Départ» le système distribué par la CIK-FIA et de le faire fonctionner correctement.

Le poids du système est inclus dans le poids minimum du Kart.
Il est de la responsabilité des Concurrents de s'assurer que le patinage de l'embrayage ne dépasse pas le seuil maximal autorisé (embrayage en prise directe, 100%, à 5000 tr/min maximum, en toutes conditions).
À la fin de chaque séance d'Essais, Manche et/ou Course, les karts doivent être mis à disposition des Commissaires Techniques dans le Parc d'Assistance «Arrivée» pour récupération et vérification des systèmes d'acquisition, et pour exportation des données.
Ce système d'acquisition de données vérifie au minimum :
- le régime moteur ;
- la vitesse des roues arrière.
Ce système d'acquisition de données permet d'analyser au minimum :
- le régime moteur;
- la vitesse des roues arrière;
- le ratio entre ces 2 données.
Après exportation des données par un Commissaire Technique dans le Parc d'Assistance «Arrivée», il analysera les données et vérifiera que le fonctionnement de l'embrayage est conforme. Dans le cas où un patinage de l'embrayage au-delà du seuil maximum autorisé serait constaté, le Commissaire Technique dressera un rapport à l'attention du/des Délégué(s) Technique(s) et des Commissaires Sportifs.
Les coûts de réparation consécutifs à tout endommagement du système d'acquisition de données embarqué par les Concurrents seront entièrement à la charge de ceux-ci.

G. Contrôle des décibels
En application conjointe avec l'Article 2.19.1 du Règlement Technique, en cas de dépassement du seuil autorisé de bruit, les pénalités suivantes seront appliquées :
Lors des Essais Qualificatifs :
- pénalité de 3 places pour tout dépassement jusqu'à 1 dB au-delà du seuil prescrit ;
- pénalité de 6 places pour tout dépassement compris entre 1 et 2 dB au-delà du seuil prescrit ;

themselves responsible for the correct installation and the correct functioning thereof. It will also be the Entrants' responsibility to ensure that the engine does not exceed the maximum authorised engine speed. At each return to the «Finish» Servicing Park, the karts must be available for checking and downloading the data. Every check will be carried out in the presence of the Driver and/or of the «A» Mechanic concerned.

F. *Control of KF engine clutches by means of a data logging system carried on board the karts and supplied by the CIK-FIA.*
This system must be used during the Events, exclusively for the storing of the data logged. This system must be installed in strict accordance with the mounting instructions given by the CIK-FIA and must work at all times during Practice, Heats and Races.

All Competitors are responsible for the installation, in the "Start" Servicing Park, of the data logging system distributed by the CIK-FIA and they must make it function correctly.
The weight of the system is included in the minimum weight of the kart.
It is the Competitors' responsibility to ensure that the slip of the clutch does not exceed the maximum authorised threshold (direct drive clutch, 100%, at 5,000 rpm maximum, under all circumstances).
At the end of each Practice session, Heat and/or Race, the karts must be available for checking by the Scrutineers in the "Finish" Servicing Park so that they can collect and check the data logging systems, and export the data concerned.
This data logging system checks as a minimum:
- the engine speed;
- the speed of the rear wheels.
With this data logging system it is possible to analyse as a minimum:
- the engine speed;
- the speed of the rear wheels;
- the ratio between these 2 data.
Once a Scrutineer has exported the data in the "Finish" Servicing Park, he will analyse the data and check that the functioning of the clutch complies with the regulations. Should it be ascertained that the clutch spins beyond the maximum authorised threshold, the Scrutineer will draw up a report for the attention of the Technical Delegate(s) and of the Stewards.

The costs connected with the repairing of a data logging system damaged by a Competitor shall be completely borne by the latter.

G. Noise Control
In joint application with Article 2.19.1 of the Technical Regulations, if a kart exceeds the authorised noise level the following penalties will be inflicted:
During Qualifying Practice:
- penalty of 3 places for up to 1 dB exceeding the prescribed noise limit;
- penalty of 6 places for excesses comprised between 1 and 2 dB beyond the prescribed noise limit;

- pénalité de 9 places pour tout dépassement compris entre 2 et 3 dB au-delà du seuil prescrit ;
- rétrogradation au minimum à la dernière place du classement pour tout dépassement du seuil prescrit de plus de 3 dB.

- Lors des Manches Qualificatives et lors de la phase finale :
- pénalité en temps de 3 secondes pour tout dépassement jusqu'à 1 dB au-delà du seuil prescrit ;
- pénalité en temps de 6 secondes pour tout dépassement compris entre 1 et 2 dB au-delà du seuil prescrit ;
- pénalité en temps de 9 secondes pour tout dépassement compris entre 2 et 3 dB au-delà du seuil prescrit ;
- rétrogradation au minimum à la dernière place du classement pour tout dépassement du seuil prescrit de plus de 3 dB.

Il reste du pouvoir des Commissaires Sportifs d'infliger une exclusion en cas d'infraction supérieure à ces valeurs et/ou répétitive.

Les mesures de bruit seront systématiquement effectuées dès les Essais ~~Non-Qualificatifs~~ **libres** et/ou Essais non-Qualificatifs ~~et leurs résultats seront publiés à titre d'information~~.

12 - Numéros de compétition et nom du Pilote
A. Les numéros de compétition seront conformes aux dispositions de l'Article 24 du Règlement Technique.

B. Le nom du Pilote doit être inscrit sur chaque carrosserie latérale et être facilement lisible, conformément à l'Article 24 du Règlement Technique. En Championnat du Monde, il doit en outre apparaître en grandes lettres brodées sur la combinaison, dans le haut du dos et sur chacune des jambes.

C. Le drapeau de la nationalité du Pilote sera celui équivalant à la nationalité de sa licence, sauf en Championnat du Monde, où la nationalité du Pilote sera celle qui équivaut à la nationalité de son passeport.

13 - Accès au Paddock
Dès leur arrivée et avant de pouvoir accéder au Paddock, les Concurrents et Concurrents/Pilotes engagés devront se présenter au Secrétariat de l'Organisateur pour leur identification.

Il leur sera remis:
a) 1 laissez-passer Concurrent (si le Concurrent n'est pas le Pilote lui-même),
b) 1 laissez-passer Pilote (par Pilote inscrit),
c) 2 laissez-passer Mécanicien (par Pilote inscrit), dont un donnant accès aux Parcs d'Assistance,
d) 1 laissez-passer Invité (par Pilote inscrit), donnant accès au Paddock,
e) 1 laissez-passer Véhicule «Paddock» (par Concurrent inscrit),
f) 1 laissez-passer Véhicule «non-Paddock» (par Concurrent inscrit si le Concurrent n'est pas le Pilote lui-même),
g) 1 laissez-passer Véhicule «non-Paddock» (par Pilote inscrit).

- penalty of 9 places for excesses comprised between 2 and 3 dB beyond the prescribed noise limit;
- a Driver whose kart's noise exceeds the prescribed noise limit by more than 3 dB will be classified last as a minimum.

- During the Qualifying Heats and in the final phase:
- time penalty of 3 seconds for up to 1 dB exceeding the prescribed noise limit;
- time penalty of 6 seconds for excesses comprised between 1 and 2 dB beyond the prescribed noise limit;
- time penalty of 9 seconds for excesses comprised between 2 and 3 dB beyond the prescribed noise limit;
- a Driver whose kart's noise exceeds the prescribed noise limit by more than 3 dB will be classified last as a minimum.

The Stewards always have the power to exclude a Driver whose infringement is over these figures and/or repetitive.

*Noise controls will systematically be carried out from ~~Non-Qualifying~~ **Free** Practice and/or non-Qualifying Practice onwards~~, and their results will be published for information~~.*

12 - Racing numbers and name of the Driver
A. Racing numbers shall comply with the provisions of Article 24 of the Technical Regulations.

B. The name of the Driver shall appear on each side of the lateral bodywork and be clearly legible, in accordance with Article 24 of the Technical Regulations. In the World Championship, it must also appear in large letters embroided on his overall, at the top of his back and on each of his legs.

C. The flag of the Driver's nationality shall be that of the nationality of his licence, except in the World Championship, where the Driver's nationality will be the one appearing on his passport.

13 - Access to the Paddock
As soon as they arrive and before being able to have access to the Paddock, all Entrants and Entrants/Drivers entered must present themselves to the Organiser's Secretariat for identification.

They will be given:
a) 1 Entrant's pass (if the Entrant is not the Driver himself),
b) 1 Driver's pass (per entered Driver),
c) 2 Mechanics' passes (per entered Driver), including one giving access to the Servicing Parks,
d) 1 Guest's pass (per entered Driver), giving access to the Paddock,
e) 1 «Paddock» Vehicle pass (per entered Entrant),

f) 1 «non-Paddock» Vehicle pass (per entered Entrant if the Entrant is not the Driver himself),
g) 1 «non-Paddock» Vehicle pass (per entered Driver).

requis («Mécanicien A») sont autorisés à pénétrer dans le Parc Assistance «Départ», avec le kart du Pilote.

15 - Carburant
Dans le cadre de certains Championnats, l'essence pourra être fournie par un seul et même Pétrolier à la suite d'un appel d'offres réalisé par la FIA (voir Règlement de Distribution du Carburant).

16 - Briefing
Assister au Briefing est obligatoire. Tout Concurrent et tout Pilote n'étant pas présent au Briefing se verra infliger une amende obligatoire de 125 Euros qui devra être payée aux Commissaires Sportifs de la CIK-FIA avant que le Concurrent et le Pilote ne soient autorisés à poursuivre la manifestation.

17 - Nombre de karts autorisés en piste
Le nombre des karts autorisés en piste (sur circuits courts) est limité à 34 pour les courses de la phase finale, 36 pour les Essais Qualificatifs et les Manches Qualificatives et 51 pour les Essais Libres.

18 - Déroulement d'une Épreuve de Championnat CIK-FIA
Toute Épreuve de Championnat CIK-FIA se composera **d'Essais Libres,** d'Essais non-Qualificatifs **(suivant la réglementation des championnats concernés)**, d'Essais Qualificatifs, de Manches Qualificatives (+ Repêchage éventuel, en fonction du nombre de participants) et d'une phase finale. Dans le cadre de certains Championnats, une phase de consolation (à nommer par ex.: Finale B, Coupe de la Fédération ou Coupe de la Ville) pourra être prévue, pour les Pilotes non qualifiés à la phase finale.

18A - Essais Libres
Sauf réglementation particulière, l'horaire de l'Épreuve devra prévoir des Essais Libres pour chaque catégorie.
Ils sont réservés aux Pilotes inscrits à l'épreuve. L'usage du matériel et des pneus est laissé libre. Si le nombre des Pilotes est inférieur à 102, ils sont répartis en deux séries pour les numéros pairs et impairs. S'il est supérieur à 102, trois séries en nombre égal si possible doivent être prévues.

18~~A~~B - Essais Non-Qualificatifs
Sauf réglementation particulière, l'horaire de l'Épreuve devra prévoir des Essais non-Qualificatifs pour chaque catégorie.
Ils sont réservés aux Pilotes ayant satisfait aux Vérifications Sportives et Techniques. Si le nombre des Pilotes est inférieur à 102, ils sont répartis en deux séries pour les numéros pairs et impairs. S'il est supérieur à 102, trois séries en nombre égal si possible doivent être prévues. L'usage des transpondeurs est obligatoire.

18~~B~~C - Essais Qualificatifs
Les Pilotes ayant satisfait au Contrôle Technique sont répartis en séries égales si possible, par tirage au sort en présence d'au moins un Commissaire Sportif. Une séance

pass («Mechanic A») are entitled to penetrate in the «Start» Servicing Park, with the Driver's kart.

15 - Fuel
Within the framework of certain Championships, petrol may be supplied by one and the same fuel Company following an invitation to tender issued by the FIA (see Fuel Distribution Regulations).

16 - Briefing
Attending the Briefing is mandatory. Before they can be allowed to continue the meeting, a mandatory fine of 125 Euros which must be paid to the CIK-FIA Stewards will be inflicted on any Entrant and Driver who do not attend the Briefing.

17 - Number of karts allowed on the track
The number of karts allowed on the track (short circuits) is limited to 34 for final phase races, 36 for Qualifying Practice and the Qualifying Heats and 51 for Free Practice.

18 - Running of a CIK-FIA Championship Event

Any CIK-FIA Championship Event shall comprise ***Free Practice,*** *non-Qualifying Practice* ***(according to the regulations of the championships concerned)****, Qualifying Practice, Qualifying Heats (+ a possible Second Chance Heat, according to the number of participants) and a final phase. Within the framework of certain Championships, a consolation phase (to be named for example B-Final, Federation Cup or Town Cup) may be provided for for Drivers who did not qualify for the final phase.* ◀

18A - Free Practice
Except in the case of specific regulations, the time schedule of the Event must provide for Free Practice for each category.
They are reserved for the Drivers who have registered for the event. The use of the equipment and of the tyres is free. If the number of Drivers is under 102, they shall be divided into two series for odd and even numbers. If it is more than 102, three series in equal number if possible shall be provided for. ◀

18~~A~~B - Non-Qualifying Practice
Except in the case of specific regulations, the time schedule of the Event must provide for non-Qualifying Practice for each category.
They are reserved for those Drivers having passed the Sporting Checks and Scrutineering. If the number of Drivers is under 102, they shall be divided into two series for odd and even numbers. If it is more than 102, three series in equal number if possible shall be provided for. The use of transponders is mandatory.

18~~B~~C - Qualifying Practice
Drivers who have passed Scrutineering are divided into equal series if possible, by drawing lots in the presence of at least one Steward. One 8 minute session per series

de 8 minutes par série est prévue. Chaque série comprendra un nombre maximum de 36 Pilotes. Lors de la séance, le Pilote prendra le départ au moment de son choix. Tout Pilote ayant franchi la ligne tracée à la sortie de l'aire de départ sera considéré comme ayant pris le départ et son temps sera pris en compte, quelles que soient les circonstances. Tous les tours complets sont pris en compte. Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors de la séance. En cas d'ex æquo, le 2e meilleur temps accompli sera déterminant, et ainsi de suite en cas de nouvel ex æquo. Le classement final des Essais Qualificatifs sera établi comme suit:
- S'il y a une seule série: la grille sera déterminée dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.
- S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.
- S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: 1ère place au meilleur temps de la 1ère série (meilleur temps absolu), 2e place au meilleur temps de la 2e série, 3e place au 2e meilleur temps de la 1ère série, 4e place au 2e meilleur temps de la 2e série, 5e place au 3e meilleur temps de la 1ère série, et ainsi de suite.
- S'il y a trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.
- S'il y trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: 1ère place au meilleur temps de la 1ère série (meilleur temps absolu), 2e place au meilleur temps de la 2e série, 3e place au meilleur temps de la 3e série, 4e place au 2e meilleur temps de la 1ère série, 5e place au 2e meilleur temps de la 2e série, et ainsi de suite.

- Et ainsi de suite selon le même principe s'il y a davantage de séries.
Si aucun temps n'est pris en compte pour un Pilote, il prendra le départ en fin de grille. Si plusieurs Pilotes sont dans cette situation, leur position de départ sera tirée au sort. Tout arrêt d'un Pilote en Zone de Réparations ou en Parc d'Assistance sera définitif. En aucun cas il ne lui sera permis de repartir.
Pour la catégorie Superkart, voir réglementation particulière.

18~~C~~D - Manches Qualificatives
Cas A: 36 participants ou moins - Deux Manches Qualificatives minimum seront courues avec tous les Pilotes. Les grilles de départ de chacune des Manches seront établies sur base des résultats des Essais Qualificatifs.

Cas B: 37 participants et plus - À l'issue des Essais Qualificatifs, les Pilotes seront répartis dans des groupes pour les Manches Qualificatives. Le nombre de Pilotes par groupe sera de 18 maximum. Chaque groupe devra concourir

is provided for. Each series will comprise a maximum number of 36 Drivers. During the session, Drivers will take the start when they choose. Any Driver having crossed the line drawn at the exit of the start area will be considered as having started, and his lap time will be taken into account, whatever the circumstances. Any lap fully covered is counted. The time retained is that of the best lap covered during the session. Any ties will be decided by the 2nd best time set by each Driver, and so on in the case of further ties.
The final classification of Qualifying Practice will be drawn up as follows:
- If there is only one series: the grid will be drawn up in the order of the fastest time achieved by each Driver.

- If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is not more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.
- If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: 1st place goes to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the 2nd fastest time of the 1st series, 4th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, 5th place to the 3rd fastest time of the 1st series, and so on.
- If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is not more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series: the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.
- If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series: 1st place to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the fastest time of the 3rd series, 4th place to the 2nd fastest time of the 1st series, 5th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, and so on.
- And so on according to the same principle if there are further series.
If no time is taken into account for a Driver, he shall take the start at the end of the grid. If several Drivers are in that situation, their starting positions shall be decided by drawing lots. If a Driver stops in the Repairs Area or in the Servicing Park, it will be final. He/she will not be allowed to restart.
For the Superkart category, see the specific regulations.

18~~C~~D - Qualifying Heats
Case A: 36 participants or less - At least two Qualifying Heats will be run with all the Drivers. The starting grids of each of the Heats will be established on the basis of the results of Qualifying Practice.

Case B: 37 participants and more - At the end of Qualifying Practice, Drivers will be separated into groups for the Qualifying Heats. The number of Drivers per group will be 18 maximum. Each group must compete versus all the

contre tous les autres groupes.

- À titre d'exemple, dans le cas d'une répartition des Pilotes dans 4 groupes, le Pilote classé 1er aux Essais Qualificatifs partira dans le groupe A, le 2e dans le groupe B, le 3e dans le groupe C, le 4e dans le groupe D, le 5e dans le groupe A, le 6e dans le groupe B, le 7e dans le groupe C, le 8e dans le groupe D, et ainsi de suite.

- Chacun des quatre groupes mentionnés ci-dessus va concourir contre les autres groupes, c'est-à-dire: A contre B, A contre C, A contre D, B contre C, B contre D et C contre D, soit un total de six Manches Qualificatives. Chaque Manche Qualificative aura une longueur d'environ 10 ou 15 km selon la catégorie d'âge des Pilotes (Juniors/Seniors).

- Pour les Manches Qualificatives, les points seront attribués comme suit: 0 point au 1er, 2 points au 2e, 3 points au 3e et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place. Si un Pilote ne prend pas le départ d'une des Manches, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre des participants des groupes A et B plus 1. Si un Pilote s'est vu présenter le drapeau noir ou a été exclu, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre de participants des groupes A et B plus 2.

- Tout Pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus, même s'il n'a pas terminé la Manche Qualificative, sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

À l'issue des Manches Qualificatives, les 28 premiers du classement seront qualifiés pour la phase finale. En cas d'ex aequo entre deux ou plusieurs Pilotes, ils seront départagés en fonction de leur classement aux Essais Qualificatifs. Si les Pilotes ont été répartis dans 4 groupes ou davantage, les 34 premiers du classement seront qualifiés pour la phase finale.

18E<u>F</u>- Manche de Repêchage
<u>(Suivant la réglementation des championnats concernés).</u>

Il n'y aura de Repêchage que si les Pilotes ont été invités à participer à moins de trois Manches Qualificatives.

Seuls les 34 premiers Pilotes non qualifiés pourront participer à la Manche de Repêchage d'environ 10 ou 15 km (selon la catégorie d'âge des Pilotes - Juniors/Seniors).

La Grille de Départ est déterminée en fonction du nombre total des points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les 6 premiers seront qualifiés pour la phase finale.

18F - Phase finale
<u>Cas A (suivant la réglementation des championnats concernés) :</u>

34 Pilotes disputeront la phase finale, sur une distance totale de 40 ou 50 km (selon les catégories d'âges), qui se déroulera selon deux schémas possibles, précisés dans

other groups.

- As an example, in the case of a separation of Drivers into 4 groups, the Driver classified 1st in Qualifying Practice will be in group A, the 2nd in group B, the 3rd in group C, the 4th in group D, the 5th in group A, the 6th in group B, the 7th in group C, the 8th in group D, and so on.

- Each of the four above-mentioned groups will compete against the other groups, i.e.: A versus B, A versus C, A versus D, B versus C, B versus D and C versus D, namely a total of six Qualifying Heats. Each Qualifying Heat will have a distance of approximately 10 or 15 km according to the age bracket of Drivers (Juniors/Seniors).

- For the Qualifying Heats, points will be awarded as follows: 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in a Qualifying Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 1. If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.

- Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished the Qualifying Heat, will be classified according to the number of laps he has actually completed.

At the end of the Qualifying Heats, the first 28 classified Drivers will be qualified for the final phase. Possible ties between two or several Drivers will be settled according to their classification in Qualifying Practice. If the Drivers have been divided into 4 groups or more, the first 34 classified Drivers will be qualified for the final phase.

18E<u>F</u> - Second Chance Heat
<u>(According to the regulations of the championships concerned).</u>

There will be a Second Chance Heat only if the Drivers have been invited to participate in fewer than three Qualifying Heats.
Only the first 34 non-qualified Drivers may participate in the Second Chance Heat of approximately 10 or 15 km (according to the age bracket of the Drivers - Juniors/Seniors).
Starting positions will be determined according to the total number of points obtained in the Qualifying Heats.
The first 6 finishers will be qualified for the final phase.

18F - Final phase
<u>Case A (according to the regulations of the championships concerned):</u>

34 Drivers will compete in the final phase, over a total distance of 40 or 50 km (according to age brackets), which will be run in one of two possible manners, laid out

les prescriptions propres à chaque Championnat: soit Pré-Finale et Finale (le classement final de l'Épreuve ou du Championnat ne tient compte que du classement de la Finale), soit Course 1 et Course 2 (chaque course donne lieu à un classement final et une attribution de points au Championnat).

in the specific prescriptions of each Championship: either Pre-Final and Final (the final classification of the Event or of the Championship only retains the classification of the Final), or Race 1 and Race 2 (there is a final classification and allocation of Championship points for each race).

Lors du Repêchage et de la phase finale, tout Pilote en passe d'être doublé ou qui a été doublé par le Pilote en tête de la course pour quelque raison que ce soit se verra présenter le drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec son numéro. Il devra obligatoirement rejoindre la balance dans le Parc Fermé et sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

During the Second Chance Heat and the final phase, any Driver about to be overtaken or who has been overtaken by the race leader for any reason whatsoever will be shown the blue and red flag (double diagonal) with his number. He shall compulsorily go to the scales in the Parc Fermé and will be classified according to the number of laps that he has actually completed.

* Course 1 (20 ou 25 km selon les catégories d'âges): Positions de départ selon le nombre de points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les six Pilotes repêchés occuperont les dernières places en respectant l'ordre d'arrivée de la Manche de Repêchage.
* Course 2 (20 ou 25 km selon les catégories d'âges): Positions de départ selon le classement de la Course 1. Les Pilotes non-partants en Course 1 ou exclus de la Course 1 occuperont les dernières places sur la Grille de la Course 2.

** Race 1 (20 or 25 km according to age brackets): Starting positions according to the number of points obtained in the Qualifying Heats. The six Drivers qualified in the Second Chance Heat will occupy the last places, respecting the finishing order of the Second Chance Heat.*
** Race 2 (20 or 25 km according to age brackets): Starting positions according to the classification of Race 1. Drivers who did not take the start of Race 1 or were excluded from it will occupy the last places on the Grid of Race 2.*

* Pré-Finale (15 ou 20 km selon les catégories d'âges): Positions de départ selon le nombre de points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les six Pilotes repêchés occuperont les dernières places en respectant l'ordre d'arrivée de la Manche de Repêchage.

** Pre-Final (15 or 20 km according to age brackets): Starting positions according to the number of points obtained in the Qualifying Heats. The six Drivers qualified in the Second Chance Heat will occupy the last places, respecting the finishing order of the Second Chance Heat.*

* Finale (25 ou 30 km selon les catégories d'âges): Positions de départ déterminées par le classement de la Pré-Finale. Les Pilotes non-partants ou exclus de la Pré-Finale ne seront pas autorisés à participer à la Finale.
* Finale B (15 ou 20 km selon les catégories d'âges) : Course de consolation (si prévue dans le programme de l'Épreuve) pour 34 Pilotes, prioritairement réservée aux Pilotes classés de la 35e à la 68e place au terme des Manches Qualificatives et donnant lieu à une inscription spécifique (gratuite) sur le lieu de l'Épreuve à l'heure et à l'endroit indiqués sur l'horaire officiel. Les Pilotes prioritaires ne s'inscrivant pas à la Finale B pourront être remplacés par des Pilotes classés au-delà de la 68e place, selon l'ordre de leur classement. Les pneumatiques à utiliser pour cette Finale B devront être ceux déposés au Parc Fermé pour les Essais et Manches Qualificatifs.

** Final (25 or 30 km according to age brackets): Starting positions according to the Pre-Final classification. Drivers who did not take the start of the Pre-Final or were excluded from it will not be authorised to participate in the Final.*
****** *B Final (15 or 20 km according to age brackets): Consolation race (if scheduled in the timetable of the Event) for 34 Drivers, reserved as a priority for Drivers classified between the 35th and 68th places further to the Qualifying Heats and which necessitate a specific (free) entry at the venue of the event at the time and in the place indicated on the official time schedule. Priority Drivers who do not enter the B Final may be replaced by Drivers classified beyond the 68th place, according to the order of their classification. Tyres to be used for this B Final shall be those placed in the Parc Fermé for Qualifying Practice and Heats.*

Cas B : (suivant la réglementation des championnats concernés)

Case B (according to the regulations of the championships concerned):

Les 68 premiers Pilotes classés après les Manches Qualificatives peuvent aller en Pré-Finales 1 et 2 sans courir dans une manche de repêchage. En cas d'ex æquo entre deux ou plusieurs Pilotes, le classement sera déterminé en fonction de leur position aux Essais Qualificatifs.

The first 68 classified Drivers after the Qualifying Heats are eligible to go to the Pre-Final 1 and 2, without running a Second Chance Heat. In case of a dead heat between two or more Drivers, the runoff will be determined according to their position in Qualifying Practice.

Les Pilotes qualifiés seront répartis ainsi : le premier Pilote qualifié prendra le départ dans la Pré-Finale 1, le deuxième dans la Pré-Finale 2, le troisième dans

The Qualified Drivers will be so distributed, the first qualified Driver takes the start into Pre-Final 1, the second into Pre-Final 2, the third into Pre-Final 1,

la Pré-Finale 1, le quatrième dans la Pré-Finale 2, le cinquième dans la Pré-Finale 1, le sixième dans la Pré-Finale 2 et ainsi de suite.

the fourth into Pre-Final 2, the fifth into Pre-Final 1, the sixth into Pre-Final 2, and so on.

Après les Pré-Finales, les 17 Pilotes classés de la Pré-Finale 1 avec les 17 pilotes classés de la Pré-Finale 2 sont qualifiés pour la Finale.

After the Pre-Finals, the first 17 classified Drivers from Pre-Final 1 along with the first 17 classified Drivers from Pre-Final 2 are qualified for the Final.

19 - Classements
Cas A) Le classement d'un Championnat CIK-FIA composé d'une série d'Épreuves sera établi comme suit: chaque Pilote pourra totaliser 80% des résultats, arrondis au chiffre le plus proche, soit:
- si le nombre de courses est compris entre 8 et 12, le nombre de courses retenues sera le total moins 2;
- si le nombre de courses est compris entre 3 et 7, le nombre de courses retenues sera le total moins 1;
- si le nombre de courses est inférieur à 3, toutes les courses seront retenues.
Un résultat nul consécutif à une exclusion ne pourra pas être décompté.
Le titre du Championnat CIK-FIA sera attribué au Pilote qui aura obtenu le plus grand nombre de points.

À chaque Épreuve, les classements finaux suivants seront établis: classement des Pilotes à la Course 1 et classement des Pilotes à la Course 2. Les points seront attribués lors de chaque course aux 15 premiers selon le barème suivant: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Si une course est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir et si moins de 2 tours ont été couverts, aucun point ne sera attribué. Si plus de 2 tours et moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, la moitié des points prévus sera attribuée. La totalité des points sera attribuée si 75% ou plus de la distance prévue ont été couverts.

Cas B) Le classement d'un Championnat CIK-FIA couru sur une seule Épreuve sera celui de la Finale.
Le titre du Championnat CIK-FIA sera attribué au Pilote vainqueur de la Finale.

Si la Finale est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir et si moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, le titre du Championnat CIK-FIA ne sera pas attribué.

19 - Classifications
Case A) The classification of a CIK-FIA Championship will be established as follows: 80% of the results rounded up or down to the nearest figure will count, i.e.:

- if the number of races is between 8 and 12, the number of races retained will be the total minus 2;
- if the number of races is between 3 and 7, the number of races retained will be the total minus 1;
- if the number of races is less than 3, all the races will be retained.
A blank result due to an exclusion may not be discounted.

The title of the CIK-FIA Championship will be awarded to the Driver who has scored the greatest number of points.

At each Event, the following final classifications will be drawn up: classification of Drivers in Race 1 and classification of Drivers in Race 2. Points will be awarded at each race to the top 15 finishers according to the following scale: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

If a race is stopped under Article 2.21 of the General Prescriptions and cannot be restarted and if less than 2 laps have been completed, no points will be awarded. If more than 2 laps but less than 75% of the scheduled distance have been covered, half the scheduled points will be awarded. Full points will be awarded if 75% or more of the scheduled distance have been covered.

Case B) The classification of a CIK-FIA Championship held over one single event will be that of the Final.
The title of the CIK-FIA Championship will be awarded to the Driver who has won the Final.

If the Final is stopped under Article 2.21 of the General Prescriptions and cannot be restarted and if less than 75% of the scheduled distance have been covered, the title of the CIK-FIA Championship will not be awarded.

20 - Ex æquo entre Pilotes
Si deux ou plusieurs Pilotes terminent la saison avec le même nombre de points, la place plus élevée au Championnat CIK-FIA se disputant sur une série d'Épreuves sera attribuée (dans l'un ou l'autre cas):

a) au titulaire du plus grand nombre de premières places;

b) si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de secondes places;

c) si le nombre de secondes places est le même, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage;

20 - Dead heats between Drivers
If two or more Drivers finish the season with the same number of points, the highest place in the CIK-FIA Championship held over a series of Events (in either case) will be awarded to:

a) the holder of the greatest number of first places,

b) if the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places,

c) if the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places, and so on until a winner emerges;

arrière.
Dans toutes les catégories à boîte de vitesses, elle est obligatoire et doit constituer une protection efficace du pignon et de la couronne jusqu'au centre de l'axe de celle-ci.

2.10) SUSPENSION
Tout dispositif de suspension, élastique ou articulé, est interdit.
Les dispositifs d'amortisseurs hydrauliques, pneumatiques ou mécaniques sont interdits sur tout le kart.

2.11) FREINS
Ils doivent être homologués par la CIK-FIA (sauf en Superkart, KZ1 et KF1).
Les freins doivent être hydrauliques. La commande de frein [liaison entre la pédale et la(les) pompe(s)] doit être doublée (si un câble est utilisé, il doit avoir un diamètre minimum de 1,8 mm et être bloqué avec un serre-câble de type serrage à plat). Les freins avant actionnés manuellement sont réservés aux catégories sans boîte de vitesses.
Pour les catégories sans boîte de vitesses, ils doivent agir simultanément, au moins sur les deux roues arrière.
Pour la catégorie KF3, tout système de frein agissant sur les roues avant est interdit.
Pour les catégories avec boîte de vitesses, ils doivent fonctionner sur les quatre roues, avec des systèmes d'opération indépendants avant et arrière. Dans le cas où l'un des systèmes ne fonctionnerait pas, l'autre doit garantir le fonctionnement sur deux roues, avant ou arrière. En Superkart, tout dispositif de freinage par câble est interdit et un feu de stop est recommandé.
Les disques de freins en carbone sont interdits.
Un patin de protection efficace du disque de frein arrière (en Teflon, Nylon, Delrin, fibre de carbone, Kevlar ou Rilsan) est obligatoire dans toutes les catégories, sauf en Superkart, si le disque de frein dépasse en-dessous ou est au même niveau que les tubes principaux du châssis-cadre les plus proches du sol. Cette protection doit être placée latéralement par rapport au disque dans le sens longitudinal du châssis ou sous le disque.
Seuls les constructeurs sont habilités, sous leur responsabilité, à modifier par usinage, meulage, percement, rainurage ... la surface du disque de frein. Toutefois, les modifications ayant une incidence sur les dimensions des pièces d'origine indiquées sur la Fiche d'Homologation sont interdites.

2.12) DIRECTION
Doit être commandée par un volant doté d'une jante ininterrompue dont la forme de base ne comporte aucun angle rentrant. Les tiers supérieur et inférieur de la circonférence peuvent être rectilignes ou avoir un rayon différent de celui du reste du volant.
La jante doit être réalisée avec une structure métallique en acier ou en aluminium.
Tout dispositif monté sur le volant ne doit pas dépasser de plus de 20 mm le plan passant par le dessus du volant et ne doit pas présenter d'arêtes vives (dessin technique n°8 en annexe).
Toute commande souple par câble ou par chaîne est interdite.

In all categories with a gearbox, it is compulsory and must efficiently cover the sprocket and the crown-wheel down to the centre of the crownwheel axis.

2.10) SUSPENSION
All suspension devices, either elastic or hinged, are prohibited.
Hydraulic, pneumatic or mechanical suspension devices are forbidden on all the kart.

2.11) BRAKES
The brakes must be homologated by the CIK-FIA (except in Superkart, KZ1 and KF1).
Brakes must be hydraulic. The brake control [the link between the pedal and the pump(s)] must be doubled (if a cable is used, it must have a minimum Ø of 1.8 mm and be blocked with a cable clip of the flat clip type). Manually operated front brakes are reserved for categories without gearboxes.
For non-gearbox categories, they must work on at least both rear wheels simultaneously.
For the KF3 categorie, any brake system working on the front wheels is banned.
For gearbox categories, they must work on all four wheels and must have independent front and rear operating systems. Should one of the systems fail, the other must guarantee braking on two front or rear wheels.
In Superkart, cable operated braking devices are prohibited and a brake light is recommended.

Carbon brake discs are forbidden.
An efficient rear brake disc protective pad (in Teflon, Nylon, Delrin, carbon fibre, Kevlar or Rilsan) is mandatory in all categories except in Superkart, if the brake disc protrudes below or is level with the main chassis-frame tubes nearest to the ground. This protection must be placed laterally in relation to the disc in the longitudinal axis of the chassis or under the disc.

The surface of the brake disc may be modified by grinding, drilling, grooving ... but only by the manufacturers and on their own responsibility. However, modifications that change the dimensions of the original parts featuring on the Homologation Form are forbidden. ◀

2.12) STEERING
Must be controlled by a steering wheel which a continuous rim not incorporating any reflex angles in its basic shape. The upper and lower 1/3 of the circumference may be straight or of a different radius to the rest of the wheel.

The rim must be manufactured with a metallic structure made of steel or aluminium.
Any device mounted on the steering wheel must not protrude by more than 20 mm from the plane forward of the steering wheel and must not have sharp edges (technical drawing No. 8 appended).
Flexible steering controls by cable or chain are forbidden.

* Identifiants: emplacements de 30 mm x 20 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants:
- à l'avant du cylindre,
- sur la partie supérieure du logement de la boîte à clapets pour les demi-carters.

Article 19
Règlement Spécifique KF3

* Toutes les modifications des moteurs homologués sont autorisées. Cependant les modifications changeant l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation KF3 sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité (publiées par la CIK-FIA).
Moteur homologué en KF4, avec maintien des caractéristiques décrites à l'Article 18 et avec les spécifications suivantes :
* Power-valve interdite: remplacée par l'obturateur fixe, homologué, ou logement dans le cylindre non usiné.

* Angle d'échappement limité à 170° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.
* Régime de rotation limité à maximum 14 000 tr/min.
* Volume de chambre de combustion minimum de 12 cm³, mesuré selon méthode décrite dans l'Annexe n° 1b du Règlement Technique.
* Embrayage selon dessins techniques n°15 et 16.
- masse minimum (embrayage complet avec couronne de démarreur et pignon moteur) selon la Fiche d'Homologation du moteur.
* L'embrayage du moteur doit s'opérer à 3000 tr/min maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord; il doit être en prise directe (enclenchement à 100%) à 5000 tr/min maximum en toutes conditions.
* Echappement monotype spécifique (dimensions et volume selon dessin technique n°12 en annexe). Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, un fournisseur unique d' échappements sera désigné suite à un appel d'offres.
* Carburateur de diamètre 20 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué KF3, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à la Fiche d'Homologation et à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.
* Le refroidissement est limité à un seul radiateur libre, avec un seul circuit, sans aucune autre combinaison; un circuit interne supplémentaire servant au fonctionnement normal des thermostats est autorisé.
* Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 14 000 tr/min.
* Pneus: 5'' homologués de type dur.
* Masse totale minimum: 145 kg (Pilote compris).
* Masse minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

** Identifications: machined flat spaces of 30 mm x 20 mm for the attachment of the specified identification stickers:*
- at the front of the cylinder,
- on the upper part of the reed box housing for the half sumps.

Article 19
Specific Regulations for KF3

** All modifications of the homologated engines are authorised. However, modifications changing the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original parts represented on the KF3 Homologation Form are forbidden, except if they are explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons (published by the CIK-FIA).*
Engine homologated in KF4, maintaining the characteristics described in Article 18 and with the following specifications:
** Power-valve not permitted: replaced by the homologated fixed blanking cover, or housing in the cylinder not machined.*
** Exhaust angle limited to 170° maximum on the exhaust ports, measured at the level of the liner in accordance with the method described in Article 2.25.3.2 of the Technical Regulations.*
** Engine speed limited to maximum 14,000 rpm.*
** Combustion chamber minimum volume of 12 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1b to the Technical Regulations.*
** Clutch according to technical drawings No. 15 & 16.*
- minimum mass (complete clutch with starter ring and engine sprocket) according to the engine Homologation Form.
** The engine clutch must be triggered at 3,000 rpm maximum and make the kart with the Driver on board move forward; it must be in direct drive (and 100% engaged) at 5,000 rpm maximum under all circumstances.*
** Specific monotype exhaust (dimensions and volume according to technical drawing No. 12 appended). For the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, a single exhaust supplier will be designated further to an invitation to tender.*
** KF3 homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 20 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. It must comply with the Homologation Form and the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.*
** The cooling is limited to one single free radiator with one single circuit, excluding any other combination; an additional inner circuit for the normal functioning of the thermostats is allowed.*
** Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 14,000 rpm.*
** Tyres: 5'' homologated hard type.*
** Total minimum mass: 145 kg (Driver included).*
** Minimum mass of kart (without fuel): 75 kg.*

Article 20
Règlement Spécifique KF2

* Toutes les modifications des moteurs homologués sont autorisées. Cependant les modifications changeant l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation KF2 sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité (publiées par la CIK-FIA).

Moteur homologué en KF4, avec maintien des caractéristiques décrites à l'Article 18 et avec les spécifications suivantes :
* Le fonctionnement mécanique de la power-valve est libre, pour autant que toutes les pièces du dessin explosé figurant sur la Fiche d'Homologation soient utilisées et qu'aucune autre pièce n'y soit ajoutée.
* Montage possible d'une vis de réglage de la power-valve spécifiquement modifiée pour la KF1 dans le but de recevoir la fixation d'un capteur de mesure de déplacement de la guillotine. L'utilisation dudit capteur est cependant interdite en KF2.
* Volume de chambre de combustion minimum de 9 cm³, mesuré selon méthode décrite dans l'Annexe n°1c du Règlement Technique.
* Angle d'échappement limité à 194° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon la méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.
* Régime de rotation limité à maximum 15 000 tr/min.
* Carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué KF2, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à la Fiche d'Homologation et à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.
* Embrayage selon dessins techniques n°15 et 16.
- masse minimum (embrayage complet avec couronne de démarreur et pignon moteur) selon la Fiche d'Homologation du moteur.
* L'embrayage du moteur doit s'opérer à 3000 tr/min maximum et provoquer l'avancement du kart, Pilote à bord; il doit être en prise directe (enclenchement à 100%) à 5000 tr/min maximum en toutes conditions.
* Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 15000 tr/min.
* Pneus: 5'' homologués de type médium.
* Masse total minimum: 158 kg (Pilote compris).
* Masse minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

Article 20
Specific Regulations for KF2

** All modifications of the homologated engines are authorised. However, modifications changing the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original parts represented on the KF2 Homologation Form are forbidden, except if they are explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons (published by the CIK-FIA).*

Engine homologated in KF4, maintaining the characteristics described in Article 18 and with the following specifications:
** The mechanical functioning of the power-valve is free, provided that all the components shown on the exploded drawing included on the Homologation Form are used and that no other components are added.*
** It is allowed to fit a power-valve adjusting knob specifically modified for KF1 in order to accept the mounting of a throttle-valve shift measurement sensor. The use of the said sensor is however forbidden in KF2.*
** Combustion chamber minimum volume of 9 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1c to the Technical Regulations.*

** Exhaust angle limited to 194° maximum on the exhaust ports, measured at the level of the liner in accordance with the method described in Article 2.25.3.2 of the Technical Regulations.*
** Engine speed limited to maximum 15,000 rpm.*
** KF2 homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 24 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. It must comply with the Homologation Form and the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.*
** Clutch according to technical drawings No. 15 & 16.*
- minimum mass (complete clutch with starter ring and engine sprocket) according to the engine Homologation Form.
** The engine clutch must be triggered at 3,000 rpm maximum and make the kart with the Driver on board move forward; it must be in direct drive (and 100% engaged) at 5,000 rpm maximum under all circumstances.*
** Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 15,000 rpm.*
** Tyres: 5'' homologated, medium type.*
** Total minimum mass: 158 kg (Driver included).*
** Minimum mass of kart (without fuel): 75 kg.*

Article 21
Règlement Spécifique KF1

* Toutes les modifications des moteurs homologués sont autorisées. Cependant les modifications changeant l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation KF2 sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité (published by the CIK-FIA).

Article 21
Specific Regulations for KF1

** All modifications of the homologated engine are authorised. However, modifications changing the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original parts represented on the KF2 Homologation Form are forbidden, except if they are explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons (published by the CIK-FIA).*

* Moteur homologué en KF4, avec maintien des caractéristiques décrites à l'Article 20, Réglement Spécifique KF2.
* Pneus: 5''.
* Freins libres, respectant les prescriptions techniques indiquées à l'Article 2.11 du RT, devant être produits par un Constructeur ayant une homologation de freins valide.
* Masse totale minimum: 158 kg (Pilote compris).
* Masse minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

** Engine homologated in KF4, maintaining the characteristics described in Article 20, Specific Regulations for KF2.*
** Tyres: 5''.*
** Free brakes complying with the technical prescriptions indicated in Article 2.11 of the TR; they must be produced by a Manufacturer with a valid brakes homologation.*
** Total minimum mass: 158 kg (Driver included).*
** Minimum mass of kart (without fuel): 75 kg.*

Article 22
Règlement Spécifique Super KF

Supprimé

Article 22
Specific Regulations for Super KF

Deleted

de chaque course aux 15 premiers selon le barème suivant: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Si une course est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir et si moins de 2 tours ont été couverts, aucun point ne sera attribué. Si plus de 2 tours et moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, la moitié des points prévus sera attribuée. La totalité des points sera attribuée si 75% ou plus de la distance prévue ont été couverts.

Cas B) Le classement d'un Championnat CIK-FIA couru sur une seule Épreuve sera celui de la Finale.
Le titre du Championnat CIK-FIA sera attribué au Pilote vainqueur de la Finale.

Si la Finale est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir et si moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, le titre du Championnat CIK-FIA ne sera pas attribué.

20 - Ex æquo entre Pilotes
Si deux ou plusieurs Pilotes terminent la saison avec le même nombre de points, la place plus élevée au Championnat CIK-FIA se disputant sur une série d'Épreuves sera attribuée (dans l'un ou l'autre cas):

a) au titulaire du plus grand nombre de premières places **aux Finales ou à la Course 1 et la Course 2 (selon le format de l'épreuve)** ;

b) si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de secondes places **aux Finales ou à la Course 1 et la Course 2 (selon le format de l'épreuve)** ;

c) si le nombre de secondes places est le même, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places **aux Finales ou à la Course 1 et la Course 2 (selon le format de l'épreuve)**, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage ;

d) si l'égalité demeure parfaite, ~~le départage sera déterminé en fonction de la qualité de la place obtenue en Course 2 de l'ultime Épreuve du Championnat~~ **au titulaire du plus grand nombre de premières places aux Pré-finales ;**

~~e) si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, la CIK-FIA désignera le vainqueur en fonction des critères qu'elle jugera convenables.~~

e) si le nombre de premières places aux Pré-finales est le même, au titulaire du plus grand nombre de secondes places aux Pré-finales, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage ;

f) si l'égalité demeure parfaite, la meilleure place lors de la Course Finale de la dernière Epreuve sera décisive.

race to the top 15 finishers according to the following scale: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

If a race is stopped under Article 2.21 of the General Prescriptions and cannot be restarted and if less than 2 laps have been completed, no points will be awarded. If more than 2 laps but less than 75% of the scheduled distance have been covered, half the scheduled points will be awarded. Full points will be awarded if 75% or more of the scheduled distance have been covered.

Case B) The classification of a CIK-FIA Championship held over one single event will be that of the Final.
The title of the CIK-FIA Championship will be awarded to the Driver who has won the Final.

If the Final is stopped under Article 2.21 of the General Prescriptions and cannot be restarted and if less than 75% of the scheduled distance have been covered, the title of the CIK-FIA Championship will not be awarded.

20 - Dead heats between Drivers
If two or more Drivers finish the season with the same number of points, the highest place in the CIK-FIA Championship held over a series of Events (in either case) will be awarded to:

a) the holder of the greatest number of first places **in the Finals or Race 1 and Race 2 (depending on the format of the event)**,

b) if the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places ***in the Finals or Race 1 and Race 2 (depending on the format of the event)***,

c) if the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places ***in the Finals or Race 1 and Race 2 (depending on the format of the event)***, *and so on until a winner emerges;*

d) if there is still a dead heat, ~~*the rule to break the deadlock will be according to the quality of the position in Race 2 of the final Event of the Championship*~~ ***the holder of the greatest number of first places in the Pre-finals****;*

~~*e) if this procedure fails to produce a result, the CIK-FIA will designate the winner according to such criteria as it deems fit.*~~

e) if the number of first places in the Pre-finals is the same, the holder of the greatest number of second places in the Pre-finals, and so on until a winner emerges;

f) if there is still a dead heat, the better position in the Final Race of the last Event will be decisive.

5 cm de hauteur au-dessus ou au-dessous du numéro. Tout le matériel de publicité (bannières, panneaux, etc.) exposé dans le périmètre du circuit devra préalablement avoir été approuvé par la CIK-FIA pour des raisons de sécurité. Toute peinture sur le revêtement du circuit, autre que celle délimitant les bords de la piste et déterminant la grille de départ, est interdite pour des raisons de sécurité.

23 - Application et interprétation des Prescriptions Générales et Spécifiques
En cas de différend relatif à l'interprétation des Prescriptions, seule la CIK-FIA est qualifiée pour prendre une décision, sans préjudice du droit d'appel, conformément au Code.

24 - Réclamations et Appels
Les réclamations ne peuvent être présentées que par le Concurrent. Elles devront être remises sous forme écrite au Directeur de Course ou à son adjoint dans les 10 minutes qui suivent l'affichage des résultats des Essais Qualificatifs et Manches Qualificatives (Repêchage y compris) et dans les 30 minutes qui suivent l'affichage du classement des Courses de la phase finale. Elles seront accompagnées de la caution prévue par la CIK-FIA, s'élevant à 850 Euros ou équivalant. La caution peut être payée dans la monnaie de l'ASN organisatrice ou une des monnaies suivantes: francs suisses, dollars américains et Euros.
À défaut du Directeur de Course ou du Directeur adjoint, elles doivent être présentées à un Commissaire Sportif de l'Épreuve.

Conformément à l'Article 152 du Code Sportif International, les pénalités en temps infligées par le Collège des Commissaires Sportifs pour des infractions aux Règlements durant une manche qualificative ne pourront faire l'objet d'un appel.

La caution sera remboursée si la réclamation est jugée fondée. Le jugement rendu par les Commissaires Sportifs, conformément aux Articles 171 à 179 du Code, pourra faire l'objet d'un appel en vertu des dispositions du Code (Chapitre XIII).
Dans le cadre des Championnats du Monde de Karting de la CIK-FIA, le montant de caution d'appel est de 6000 Euros.

25 - Amendes
Une amende peut être infligée à tout Concurrent, Pilote, assistant ou Organisateur qui ne respectera pas les prescriptions des officiels de l'Épreuve. Une amende peut être infligée par la CIK-FIA, sur décision collégiale des Commissaires Sportifs de l'Épreuve.
Toutes les amendes doivent être payées à la CIK-FIA dans un délai de 48 heures après avoir été infligées. Toutefois, les amendes jusqu'à 700 Euros devront être payées immédiatement par carte de crédit.

26 - Pénalités
Dans les Championnats de la CIK-FIA se déroulant sur plusieurs épreuves ou sur une épreuve précédée de sélections, les Commissaires Sportifs d'une épreuve auront

cm in height above or below the number.
All the advertising material (banners, panels, etc.) exposed in the perimeter of the circuit must have previously been approved by the CIK-FIA for safety reasons. Any paint on the circuit surfacing, other than that which delimits the edges of the track and determines the starting grid, is forbidden for safety reasons.

23 - Application and interpretation of the General and Specific Prescriptions
In the case of a dispute concerning the interpretation of the Prescriptions, only the CIK-FIA is qualified to take a decision, without prejudice of the right to appeal, in accordance with the Code.

24 - Protests and Appeals
The right to protest lies only with Entrants. They must be presented in writing to the Clerk of the Course or to his deputy within 10 minutes after the posting of the results of the Qualifying Practice and Qualifying Heats (including the Second Chance Heat), and within 30 minutes after the posting of the classification of the Races of the final phase. They shall be accompanied by the fee provided for by the CIK-FIA, amounting to 850 Euros or equivalent. The deposit may be paid in the currency of the organising ASN or in one of the following currencies: Swiss francs, American dollars and Euros.

In the absence of the Clerk of the Course or of his deputy, they shall be presented to the Stewards of the Event or to one of them.

In accordance with Article 152 of the International Sporting Code, time penalties imposed by the Panel of Stewards for infringements of the Regulations during a qualifying heat shall not be subject to appeal. ◀

The deposit will be refunded if the protest is judged founded. It will be possible to appeal against the Stewards' judgement, pursuant to Articles 171 to 179 of the Code, in accordance with the provisions laid down in the Code (Chapter XIII).
For the CIK-FIA Karting World Championships, the amount of the appeal deposit is 6'000 Euros.

25 - Fines
A fine may be inflicted on any Entrant, Driver, assistant or Organiser who does not respect the prescriptions of the officials of the Event. A fine may be inflicted by the CIK-FIA, on decision of the Panel of Stewards of the Event.

All fines must be paid to the CIK-FIA within 48 hours after their imposition. However, fines of 700 Euros or less must be paid immediately by credit card.

26 - Penalties
In the CIK-FIA Championships held over several events or consisting in one event preceded by selections, the Stewards of an event will have the possibility of taking into

7

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF
CIK-FIA World Championship (Rd1)
FIA
CIK KARTING KF
WORLD
CHAMPIONSHIP

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF-Junior
CIK-FIA International KF Junior Super Cup
FIA
CIK KARTING
KFJunior INTERNATIONAL
SUPER CUP

CHAPITRE 2: PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX ÉPREUVES INTERNATIONALES ET CHAMPIONNATS, COUPES ET TROPHÉES CIK-FIA DE KARTING

1) Objectifs

La COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING-FIA (ci-après désignée «CIK-FIA») est une Commission spécialisée de la FIA régie par les Statuts de la FIA et le Règlement Intérieur de la FIA.

Le contrôle et la bonne marche des Épreuves internationales (ci-après dénommées «Épreuves») pour les véhicules dénommés «karts» devront être assurés dans chaque pays par l'Autorité Sportive Nationale («ASN») détenant le pouvoir sportif en vertu de son affiliation à la FIA.

2) Prescriptions Sportives

2.1 - Application des Prescriptions Générales
Tous les Règlements Particuliers des Épreuves inscrites au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA doivent être conformes au Code Sportif International (ci-après dénommé «le Code») et à ses Annexes, aux Bulletins Officiels de la FIA et de la CIK-FIA et aux présentes Prescriptions Générales («les Prescriptions»).

2.2 - Statut des Épreuves
Toute Épreuve doit être inscrite au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA, dans le respect du Code.

2.3 - Karts admis
Ne peuvent être admis à une Épreuve que les karts conformes au Règlement Technique de Karting de la CIK-FIA, au Règlement de Reconnaissance ou, à défaut, à tout règlement de l'ASN concernée, soumis à l'approbation de la CIK-FIA. Les prescriptions de sécurité de la CIK-FIA doivent toujours être d'application (Article 3 du Règlement Technique de la CIK-FIA, Sécurité des Karts et des Equipements).

2.4 - Inscription des Épreuves
Les Épreuves ne peuvent se dérouler que sur un circuit homologué par la CIK-FIA, détenant une licence circuit de degré A, B, C, D ou E, appropriée aux types de karts utilisés dans le cadre de ces Épreuves.

À condition qu'une Épreuve réponde en tous points aux dispositions du Code et de ses Annexes, la CIK-FIA l'inscrira au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA sur demande de l'ASN concernée.
Au cas où une ASN déléguerait son organisation à un tiers, l'ASN demeurerait responsable vis-à-vis de la CIK-FIA en ce qui concerne le respect de tous les règlements.

Le Calendrier Sportif International de la CIK-FIA sera préparé chaque année par le Groupe de Travail «Règlements sportifs - Calendrier - Championnats» et sera soumis à la CIK, puis au Conseil Mondial du Sport Automobile et à

CHAPTER 2: GENERAL PESCRIPTIONS APPLICABLE TO INTERNATIONAL KARTING EVENTS AND CIK-FIA CHAMPIONSHIPS, CUPS AND TROPHIES

1) Aims

The COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING-FIA (hereafter referred to as the «CIK-FIA») is a specialised Commission of the FIA governed by the Statutes of the FIA and the FIA Internal Regulations.

The control and good running of international Events (hereafter referred to as «Events») for vehicles called «karts» shall be ensured in each country by the National Sporting Authority («ASN») holding the sporting power in accordance with its FIA membership.

2) Sporting Prescriptions

2.1 - Application of the General Prescriptions
All Supplementary Regulations of Events entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar must comply with the International Sporting Code (hereafter referred to as «the Code») and its Appendices, to the Official Bulletins of the FIA and of the CIK-FIA and to these General Prescriptions («the Prescriptions»).

2.2 - Statute of Events
All Events must be entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar in the respect of the Code.

2.3 - Eligible karts
Only karts complying with the CIK-FIA Karting Technical Regulations, with the Recognition Regulations or, failing this, with any regulations of the ASN concerned submitted to the approval of the CIK-FIA, may be accepted in an Event. The safety prescriptions of the CIK-FIA must always be applied (Article 3 of the Technical Regulations of the CIK-FIA, Safety of Karts and Equipement).

2.4 - Entry of Events
Events may be held only on circuits homologated by the CIK-FIA and holding a grade A, B, C, D or E circuit licence, appropriate to the types of karts used in these Events.

Providing that an Event meets in every respect the provisions of the Code and its Appendices, the CIK-FIA will enter it on the CIK-FIA International Sporting Calendar on request of the ASN concerned.
Should an ASN delegate its organisation to a third party, the ASN would remain responsible vis-à-vis the CIK-FIA as regards the respect of all regulations.

The CIK-FIA International Sporting Calendar will be prepared every year by the Sporting Regulations - Calendar - Championships' Working Group, and will be submitted to the CIK, then to the World Motor Sport Council and the FIA

l'Assemblée Générale de la FIA lors de leurs réunions de décembre.

General Assembly at their December meetings.

Tout litige résultant du travail du Groupe de Travail «Règlements sportifs - Calendrier - Championnats» sera réglé par la CIK, dont les décisions sont toujours soumises au contrôle du Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA. Conformément aux Statuts et au Code, la juridiction compétente pour trancher les litiges en dernier ressort est la Cour d'Appel Internationale (CAI) de la FIA.

Any dispute resulting from the work of the «Sporting Regulations - Calendar - Championships» Working Group will be settled by the CIK, whose decisions are always submitted to the control of the World Motor Sport Council of the FIA. In accordance with the Statutes and the Code, the competent jurisdiction to settle disputes and final court is the International Court of Appeal (ICA) of the FIA.

Les ASN s'engagent à adopter et à développer dans leur pays les classes des catégories internationales fixées par la CIK-FIA. Elles pourront établir des catégories dites «Nationales de Promotion» ayant une réglementation particulière découlant de critères techniques et économiques propres au pays considéré.
Ces catégories devront favoriser l'accès des Pilotes aux catégories internationales et respecter les exigences techniques de la CIK-FIA en matière de sécurité.

ASNs undertake to adopt and develop in their countries the classes of the international categories established by the CIK-FIA. They may introduce categories called «National Promotion» with specific regulations resulting from their technical and economical criteria, specific to the country considered.
These categories must favour Drivers' access to international categories and meet the technical requirements of the CIK-FIA as regards safety.

2.5 - Déplacement ou annulation d'une Épreuve
A. Le déplacement ou l'annulation d'une Épreuve doivent être notifiés par écrit par l'ASN à la CIK-FIA au moins trois mois avant la date prévue pour l'Épreuve. Dans ce cas, un droit de déplacement égal à 15% du droit d'inscription de l'Épreuve au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA ou un droit d'annulation de 10% de ce droit sera exigé.

2.5 - Change of date or cancellation of an Event
A. The change of date or cancellation of an Event must be notified in writing by the ASN to the CIK-FIA at least three months before the date scheduled for the Event. In that case, a change of date fee equal to 15% of the CIK-FIA International Sporting Calendar entry fee of the Event or a cancellation fee equal to 10% of that fee will be required.

B. Si l'avis de déplacement ou d'annulation est communiqué par l'ASN à la CIK-FIA moins de trois mois avant la date prévue pour l'Épreuve, il sera réclamé à l'ASN un droit de déplacement ou d'annulation égal à 15% du droit d'inscription.

B. If the notification of the change of date or cancellation is communicated by the ASN to the CIK-FIA less than three months before the date scheduled for the Event, the ASN will be required to pay a change of date fee or cancellation fee equal to 15% of the entry fee.

2.6 - Publication du Règlement Particulier
A. Les Organisateurs sont tenus d'indiquer dans leur Règlement Particulier s'il existe des problèmes d'importation de karts de compétition ou de pièces détachées, et les mesures à prendre pour limiter les problèmes ainsi rencontrés.

2.6 - Publication of the Supplementary Regulations
A. Organisers must indicate in their Supplementary Regulations whether there are problems of importation of competition karts or of spare parts, and what measures to take in order to limit such problems.

B. Toute modification ou disposition supplémentaire apportée au règlement d'une Épreuve doit être introduite dans le respect du Code, par l'inclusion d'additifs numérotés et datés qui deviendront partie intégrante du Règlement Particulier de l'Épreuve.

B. Any modification or supplementary provision to the regulations of an Event must be introduced in the respect of the Code, by the inclusion of numbered and dated bulletins, which will become an integral part of the Supplementary Regulations of the Event.

2.7 - Pilotes admis
Pour participer à une Épreuve, tout Pilote doit être en possession d'une Licence Internationale de Concurrent/Conducteur (Article 108 du Code) valable pour le Karting et pour l'année en cours, délivrée par l'ASN affiliée à la FIA, ainsi que de l'autorisation préalable de cette ASN si elle n'est pas organisatrice (Article 70 du Code).

2.7 - Eligible Drivers
In order to participate in an Event, any Driver must be the holder of an International Entrant's/Driver's Licence (Article 108 of the Code) valid for Karting and for the current year, issued by the ASN affiliated to the FIA, as well as of the authorisation previously granted by that ASN if it is not the Organiser (Article 70 of the Code).

Les licences de Concurrents ne pourront en aucun cas être délivrées à des personnes n'ayant pas atteint l'âge de la majorité légale leur conférant entière capacité juridique.

Entrants' licences may not be delivered to persons who are still under age and do not have full legal capacity.

2.8 - Acceptation des engagements
Dans son Règlement Particulier, l'Organisateur peut sti-

2.8 - Acceptation of entries
In his Supplementary Regulations, the Organiser may

puler le nombre minimal de karts engagés; si ce nombre n'est pas atteint, l'Organisateur est en droit d'annuler l'Épreuve.

2.9 - Conditions générales
A. Il incombe au Concurrent d'assurer que toutes les personnes concernées par leur engagement observent toutes les dispositions du Code, du Règlement Technique et du Règlement Sportif. Si un Concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à l'Épreuve, il doit désigner son représentant par écrit. À tout moment d'une Épreuve, la personne chargée d'un kart engagé est responsable conjointement et solidairement avec le Concurrent du respect de l'ensemble des dispositions du Code et de la réglementation CIK-FIA.

B. Les Concurrents doivent assurer que leurs karts respectent les conditions de conformité et de sécurité pendant toute la durée des essais et de la course.

C. Toutes les personnes concernées de quelque façon que ce soit par un kart engagé ou se trouvant pour toute autre raison dans la zone du Paddock, des Parcs d'Assistance ou sur la piste, doivent porter à tout moment un laissez-passer approprié.

2.10 - Vérifications Techniques et Sportives
A. Pendant les Vérifications Techniques et Sportives préliminaires, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le Règlement Particulier de l'Épreuve, le Pilote et le Concurrent devront tenir disponibles tous les documents et informations exigés.

B. Les Pilotes et Concurrents qui n'auront pas respecté les limites de temps imposées ne seront pas autorisés à participer à l'Épreuve, sauf dérogation accordée par les Commissaires Sportifs dans des circonstances particulières.

C. Il ne pourra être exigé d'un Concurrent, d'un Pilote ou de toute autre personne concernée par un kart, qu'il signe une décharge ou tout autre document qui n'aurait pas été préalablement approuvé par la CIK-FIA.

D. Le Directeur de Course ou le Médecin Chef peut demander à un Pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment d'une Épreuve.

E. Aucun kart ne pourra prendre part à une Épreuve tant qu'il n'aura pas été contrôlé par les Commissaires Techniques.

F. Les Commissaires Techniques peuvent à tout moment d'une Épreuve:
a) vérifier la conformité du kart ou de l'équipement du Pilote,
b) exiger qu'un kart soit démonté par le Concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,
c) demander à un Concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaires.

G. Tout kart qui, après avoir été approuvé par les Com-

stipulate the minimum number of karts entered; if this number is not reached, the Organiser has the right to cancel the Event.

2.9 - General conditions
A. It is the Entrant's responsibility to ensure that all persons concerned by his entry observe all the requirements of the Code, the Technical Regulations and the Sporting Regulations. If an Entrant is unable to be present in person at the Event, he must nominate his representative in writing. The person having charge of an entered kart during any part of an Event is responsible jointly and severally with the Entrant for the respect of all the provisions of the Code and of the CIK-FIA Regulations.

B. Entrants must ensure that their karts comply with the conditions of eligibility and safety throughout practice and the race.

C. All persons concerned in any way by an entered kart or present in any other capacity whatsoever in the Paddock, Servicing Parks or on the track must wear an appropriate pass at all times.

2.10 - Scrutineering and Sporting Checks
A. During the initial Scrutineering and Sporting Checks, which will take place on the dates and at the locations specified in the Supplementary Regulations of the Event, each Driver and each Entrant must have all required documents and information available.

B. Unless a waiver is granted by the Stewards in particular circumstances, Drivers and Entrants who do not keep to the time limits imposed will not be allowed to take part in the Event.

C. An Entrant, a Driver or any other person concerned by a kart may not be required to sign a discharge or any other document which has not previously been approved by the CIK-FIA.

D. The Clerk of the Course or the Chief Medical Officer may ask a Driver to undergo a medical examination at any time during an Event.

E. No kart may participate in an Event unless it has been checked by the Scrutineers.

F. At any time during an Event, the Scrutineers may:

a) check the eligibility of the kart or of the Driver's equipment,
b) require a kart to be dismounted by the Entrant to make sure that the conditions of eligibility and conformity are fully satisfied,
c) require an Entrant to supply them with such parts or samples as they may deem necessary.

G. Any kart which, after being passed by the Scrutineers,

missaires Techniques, est démonté, modifié ou réparé de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité, ou qui est impliqué dans un accident avec des conséquences similaires, doit être présenté de nouveau aux Commissaires Techniques pour approbation.

is dismantled, modified or mended in a way that might affect its safety or call into question its eligibility, or which is involved in an accident with similar consequences, must be re-presented for Scrutineering approval.

H. Le Directeur de Course peut demander que tout kart impliqué dans un accident soit arrêté et contrôlé.

H. The Clerk of the Course may require that any kart involved in an accident be stopped and checked.

I. Les contrôles et Vérifications Techniques seront effectués par des officiels dûment désignés qui seront responsables de l'organisation des Parcs d'Assistance et/ou du Parc Fermé et qui seront seuls autorisés à donner des instructions aux Concurrents.

I. Checks and Scrutineering shall be carried out by duly appointed officials who shall also be responsible for the organisation of the Servicing Parks and/or the Parc Fermé, and who alone are authorised to give instructions to the Entrants.

J. Les Commissaires Sportifs publieront les résultats pour chaque kart vérifié et, à la demande, les mettront à la disposition des autres Concurrents. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf en ce qui concerne l'analyse du carburant.

J. The Stewards will publish the findings of the Scrutineers concerning every karts controlled and will place them at the disposal of other Entrants on request. These findings will not include any specific figures except concerning fuel tests.

K. La présentation d'un kart aux Vérifications Techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

K. Submitting a kart to Scrutineering shall be considered as an implicit statement of conformity.

L. Chaque Pilote recevra lors des Vérifications Sportives un «Passeport Technique». Tous les détails relatifs au matériel complet doivent être inscrits sur ce formulaire avant qu'il ne soit présenté aux Vérifications Techniques. Un «Passeport Technique» incomplet sera refusé.

L. At the Sporting Checks, each Driver will receive an «Technical Passport». All details relating to the full equipment must be entered on this form before submission to Scrutineering. An incomplete «Technical Passport» will be rejected.

M. Les numéros de course et les signes publicitaires éventuels devront être en place sur le kart lors de la présentation du matériel aux Vérifications Techniques.

M. Racing numbers and possible advertising signs shall be on the kart when the equipment is submitted to Scrutineering.

N. Un Pilote ne pourra changer son matériel après que celui-ci ait été identifié lors des Vérifications Techniques.

N. A Driver shall not be allowed to change his/her equipment after it has been identified at Scrutineering.

O. Des systèmes de mesure du régime maximum et/ou de contrôle du fonctionnement de l'embrayage pourront être utilisés dans les catégories où des limites de régime et/ou de fonctionnement de l'embrayage sont prescrites. Ils devront être installés dans le strict respect des instructions y afférentes.

O. Systems for the measuring of the maximum engine revs and/or for the control of the clutch functioning may be used in categories where engine speed limits and/or limits regarding clutch functioning are prescribed. They shall be installed in the strict respect of the relevant instructions.

P. Sur décision des Commissaires Sportifs, les Commissaires Techniques pourront interchanger l'allumage des Concurrents contre celui fourni par la CIK ou par l'ASN concernée. L'allumage de substitution devra être de la même marque et du même modèle que celui utilisé par le Concurrent concerné.

P. On decision of the Stewards, the Scrutineers will be authorised to interchange Entrants' ignition systems for the system supplied by the CIK or the ASN concerned. The substitution ignition system will have to be of the same make and same model as the one used by the Entrant concerned.

2.11 - Accès à la piste
Seuls les Officiels prévus dans l'organigramme du Règlement Particulier de l'Épreuve auront le droit d'accéder à la piste.

2.11 - Access to the track
Only the Officials provided for on the Officials' list in the Supplementary Regulations of the Event will have access to the track.

Les représentants de la presse ne pourront accéder à la piste que s'ils en ont fait la demande expresse auprès de l'Organisateur et qu'ils en ont obtenu l'autorisation. Il leur faudra en outre respecter les consignes de sécurité dictées

Representatives of the press may be given access to the track only if they have expressly asked the Organiser to do so and if the authorisation has been granted to them. They must also respect any safety instructions given by

par les Officiels.

2.12 - Carburant
Le carburant utilisé devra être conforme aux prescriptions du Règlement Technique (Article 2.21 des Prescriptions Générales du Règlement Technique).

2.13 - Parc Fermé
A. Seuls les Officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le Parc Fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée sans l'autorisation de ces Officiels.

B. Dès présentation du drapeau à damier (Arrivée), la réglementation du Parc Fermé s'appliquera à la zone comprise entre la Ligne d'Arrivée et l'entrée du Parc Fermé.

C. Le Parc Fermé devra être suffisamment grand et protégé pour assurer qu'aucune personne non autorisée ne puisse y accéder.

2.14 - Sécurité générale
A. Il est strictement interdit aux Pilotes de conduire leur kart dans la direction opposée à celle de la course, à moins que cela ne soit strictement nécessaire pour dégager le kart d'une position dangereuse.

B. Pendant les Essais Libres, les Essais non-Qualificatifs (suivant la réglementation des championnats concernés), les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale, les Pilotes ne peuvent utiliser que la piste et doivent à tout moment observer les dispositions du Code relatives au pilotage sur circuit. Le circuit est défini par les lignes blanches délimitant la piste des deux côtés. Les Pilotes sont autorisés à emprunter toute la largeur de la piste entre ces lignes. Si les quatre roues d'un kart se trouvent à l'extérieur de ces lignes, le kart est considéré comme étant sorti de la piste.

C. Pendant les Essais Libres, les Essais non-Qualificatifs (suivant la réglementation des championnats concernés), les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale, un kart qui s'arrête doit être dégagé de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas les autres Pilotes. Si le Pilote est dans l'impossibilité de dégager le kart d'une position dangereuse en le conduisant, il est du devoir des Commissaires de Piste de lui prêter assistance; toutefois, si le kart redémarre grâce à une telle assistance, il sera exclu du classement des Essais Qualificatifs ou de la course au cours desquels cette assistance aura été fournie. Sauf raison médicale ou de sécurité, le Pilote doit obligatoirement rester à proximité de son kart jusqu'à la fin des Essais non-Qualificatifs, des Essais Qualificatifs, de la Manche Qualificative ou des courses de la phase finale.
Dans le cas d'une séance d'Essais courue en deux parties séparées par un intervalle, tous les karts abandonnés sur le circuit lors de la première partie doivent être rapportés au Parc d'Assistance pendant l'intervalle et peuvent prendre part à la deuxième partie des Essais.

the Officials.

2.12 - Fuel
The fuel used must comply with the prescriptions of the Technical Regulations (Article 2.21 of the Technical Regulations General Prescriptions).

2.13 - Parc Fermé
A. Only those Officials charged with the checks may enter the Parc Fermé. No intervention whatsoever may be carried out therein without the authorisation of these Officials.

B. As soon as the chequered flag is displayed (Finish), the Parc Fermé regulations will apply for the area between the Finish Line and the entrance to the Parc Fermé.

C. The Parc Fermé shall be large and protected enough to ensure that no unauthorised person may have access to it.

2.14 - General safety
A. It is strictly forbidden for Drivers to drive their karts in a direction opposite that of the race, unless this is strictly necessary to remove the kart from a dangerous situation.

B. During Free Practice, non-Qualifying Practice (according to the regulations of the championships concerned), Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, Drivers may use the track only and must at all times observe the dispositions of the Code relating to driving on circuits. The circuit is defined by the white lines on both sides of the track. Drivers are allowed to use the whole width of the track between these lines. If the four wheels of a kart are outside these lines, the kart is considered as having left the track.

C. During Free Practice, non-Qualifying Practice (according to the regulations of the championships concerned), Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, a kart that stops must be removed from the track as rapidly as possible in order for its presence not to constitute a danger or be an impediment for other Drivers. If the Driver is unable to remove the kart from a dangerous position by driving it, it is the marshals' duty to help him; however, if the kart restarts as a result of such help, it will be excluded from the classification of the Qualifying Practice or the race in which this help was provided. Except for medical or safety reasons, the Driver must stay close to his kart until the end of non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, the Qualifying Heat or the races of the final phase.

In the case of a Practice session run over two parts separated by an interval, all karts abandoned on the circuit during the first part must be taken back to the Servicing Park during the interval and may participate in the second part of Practice.

D. Toute réparation à l'aide d'outillage est interdite en dehors de la Zone de Réparations. Il est interdit d'embarquer à bord du kart tout outillage et/ou toutes pièces de rechange. Le Pilote ne pourra recevoir une assistance que dans la Zone de Réparations déterminée par le Règlement Particulier ou lors du Briefing.

D. Any repairs with tools are banned outside the Repairs Area. It is forbidden to take any tools and/or spare parts on board the kart. The Driver can receive help only in the Repairs Area determined by the Supplementary Regulations or during the Briefing.

E. Dans le cas où les ravitaillements en carburant sont autorisés, ils ne peuvent être pratiqués que dans une zone prévue à cet effet.

E. If refuelling is authorised, it may be carried out only in an area provided for for this purpose.

F. Sauf dans les cas expressément prévus par le Règlement ou par le Code, personne, à l'exception du Pilote, n'est autorisé à toucher un kart arrêté à moins qu'il ne se trouve dans la Zone de Réparations.

F. Except in cases expressly provided for by the Regulations or by the Code, no one except the Driver is authorised to touch a stopped kart unless it is in the Repairs Area.

G. Quand la piste est fermée par la Direction de Course pendant et après les Essais, et après l'arrivée jusqu'à ce que tous les karts concernés, mobiles ou non, soient arrivés au Parc d'Assistance «Arrivée» ou au Parc Fermé, personne n'est autorisé à accéder à la piste excepté les Commissaires de Piste dans l'exécution de leur mission et le Pilote lorsqu'il conduit.

G. When the track is closed by the Race Direction during and after Practice and after the finish until all concerned karts, whether they are mobile or not, have arrived at the «Finish» Servicing Park or at the Parc Fermé, no one is allowed to accede to the track, with the exception of marshals carrying out their duties and of Drivers when they are driving.

H. Pendant les Essais Libres, les Essais non-Qualificatifs (suivant la réglementation des championnats concernés), les Essais Qualificatifs, les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale, le kart ne peut être remis en marche que par le Pilote lui-même, sauf s'il repart de la Zone de Réparations. Le Pilote ne pourra recevoir aucune aide extérieure sur la piste pendant le déroulement d'une Épreuve, excepté en Zone de Réparations, qu'il ne pourra regagner que par ses propres moyens.
Il est interdit au(x) pousseur(s) d'aider le Pilote après le franchissement de la ligne tracée à la sortie de la Pré-Grille.

H. During Free Practice, non-Qualifying Practice (according to the regulations of the championships concerned), Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, the kart may be restarted only by the Driver himself, except if he restarts from the Repairs Area. The Driver may not receive any outside help on the track during the running of an Event, except in the Repairs Area, which he may reach only by his own means.

Pushers are not allowed to help Drivers once they have crossed the line drawn at the exit of the Assembly Area.

I. Une limitation de vitesse peut être imposée sur la voie des stands et la Zone de Réparations pendant les Essais, les courses et les Tours de Formation. Tout Pilote dépassant cette limitation se verra infliger une pénalité prévue dans le Règlement ou le Code.

I. A speed limit may be imposed in the pit lane and in the Repairs Area during Practice, races and the Formation Laps. Any Driver braking this speed limit will be imposed a penalty provided for in the Regulations or the Code.

J. Si un Pilote est confronté à des problèmes mécaniques pendant les Essais, les Manches Qualificatives ou les Courses de la phase finale, il doit évacuer la piste dès que possible pour des raisons de sécurité.

J. If a Driver is faced with mechanical problems during Practice, the Qualifying Heats or the Races of the final phase, he must evacuate the track as soon as possible for safety reasons.

K. Si un Pilote est impliqué dans une collision, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.

K. If a Driver is involved in a collision, he must not leave the circuit without the Stewards' agreement.

L. Aucun Pilote ne pourra quitter la Zone de Réparations sans y avoir été invité par les Commissaires de Piste.

L. No Driver may leave the Repairs Area without having been invited to do so by Marshals.

M. Les instructions officielles seront transmises aux Pilotes au moyen des signaux prévus par le Code. Les concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux semblables à ceux-ci de quelque manière que ce soit.

M. Official instructions will be transmitted to the Drivers by means of the signals provided for in the Code. Competitors must not use flags similar to these ones in any way whatsoever.

N. Tout Pilote ayant l'intention de quitter la piste, de rentrer au Parc d'Assistance ou de s'arrêter en Zone de

N. Any Driver who intends to leave the track, to return to the Servicing Park or to stop in the Repairs Area shall

Réparations en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il peut le faire sans danger.

O. En cours d'Épreuve et sur ordre du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve, le Pilote qui se trouvera en infraction vis-à-vis du Règlement Technique, sauf au dernier tour, devra s'arrêter en Zone de Réparations et remédier à cette non-conformité avant de reprendre la piste.

P. Lorsqu'ils participent aux Essais Libres, Essais non-Qualificatifs (suivant la réglementation des championnats concernés) ou Essais Qualificatifs, aux Manches Qualificatives ou aux Courses de la phase finale, les Pilotes doivent en toutes circonstances porter l'équipement complet défini à l'Article 3 du Règlement Technique.

Q. Il est interdit de circuler dans le Paddock avec des motos, scooters ou autres engins motorisés.
Démarrer, roder, chauffer ou tester les moteurs de karts dans le Paddock doit être réglementé. Ces opérations ne pourront en aucun cas se pratiquer dans les allées ; elles ne pourront l'être que dans une zone sécurisée dans le périmètre de l'emplacement alloué au Concurrent concerné ou à l'intérieur d'un enclos prévu à cet effet par l'Organisateur. L'horaire pourra par ailleurs prévoir des périodes de silence à respecter impérativement.

R. L'Organisateur s'engage à avoir sur la piste, depuis le début des Essais Libres jusqu'au terme de l'Épreuve, tout le dispositif de sécurité prévu pour les manifestations par le Règlement des Circuits, Partie 2.

S. En cas de «Course par temps de pluie» (condition signalée par panneau par la Direction de Course ou le Directeur d'Épreuve), le choix des pneus est laissé à l'appréciation des Pilotes, le Directeur d'Épreuve ou de Course se réservant le droit de recourir au drapeau noir s'il juge un Pilote équipé de pneus inadéquats trop lent et dangereux pour les autres Pilotes.
De fait, l'utilisation de pneus «slicks» est obligatoire dans tous les autres cas de figure.

2.15 - Signification des drapeaux
* Signaux par drapeaux devant être utilisés par le Directeur d'Épreuve, le Directeur de Course ou son adjoint sur la ligne de départ:

(a) Drapeau national:
Ce drapeau est normalement utilisé pour donner le départ de la course. Le signal de départ doit être donné en abaissant le drapeau qui, en ce qui concerne les Epreuves avec départ arrêté, ne doit pas être levé au-dessus de la tête avant que tous les karts ne soient à l'arrêt, et en aucun cas pendant plus de 10 secondes. Ce drapeau ne sera utilisé que dans certaines circonstances (par exemple au cas où la signalisation lumineuse ne fonctionnerait plus) et pour les Essais Qualificatifs.

(b) Drapeau rouge:
Doit être agité sur la ligne de départ quand il aura été décidé d'arrêter une séance d'essais ou la course.

demonstrate his intention in due time and shall ensure that he may do so safely.

O. During the Event and at the order of the Clerk of the Course or the Race Director, a Driver who breaches the Technical Regulations, except during the final lap, must stop in the Repairs Area and remedy the breach before rejoining the track.

P. When they participate in Free Practice, non-Qualifying Practice (according to the regulations of the championships concerned) or Qualifying Practice, in the Qualifying Heats or the Races of the final phase, Drivers must at all times wear the full equipment defined under Article 3 of the Technical Regulations.

Q. It is forbidden to circulate with motorbikes, scooters or any other motorised devices in the Paddock.
The starting up, running in, warming up or testing of kart engines in the Paddock must be controlled. These operations can under no circumstances be carried out in the Paddock lanes; they can be carried out only in a secured area within the perimeter of the unit allocated to the Entrant concerned, or inside an enclosure provided by the Organiser for this purpose. Additionally, the time schedule can provide for periods of silence to be imperatively respected.

R. The Organiser undertakes to have on the track all safety devices provided for for meetings in the Circuit Regulations, Part 2, from the beginning of Free Practice until the end of the Event.

S. In the case of a «wet race» (conditions signalled by means of a panel by the Race Direction or the Race Director), the choice of tyres will be left to the appreciation of the Drivers, the Race Director or Clerk of the Course reserving the right to use the black flag if he deems that a Driver's kart is fitted with the wrong set of tyres and that the Driver is too slow and dangerous for other Drivers.
The use of «slick» tyres is therefore mandatory in any other case.

2.15 - Signification of flags
** Flag signals to be used by the Race Director, the Clerk of the Course or his deputy at the start line:*

(a) National flag:
This flag is normally used to start the race. The starting signal must be given by lowering the signal which, for standing start Events, must not be raised above the head until all karts are stationary and in no case for more than 10 seconds. This flag shall only be used in certain circumstances (e.g. in the case where the light signals no longer function) and for Qualifying Practice.

(b) Red flag:
This flag must be waved at the start line when it has been decided to stop a practice session or the race. The red flag

Le drapeau rouge peut être utilisé par le Directeur de Course, ou son représentant, pour la fermeture de la piste.

(c) Drapeau à damier noir et blanc:
Doit être agité. Il signifie la fin d'une séance d'essais ou d'une course.

(d) Drapeau noir:
Doit être utilisé pour informer le Pilote concerné qu'il doit s'arrêter, la prochaine fois qu'il s'approchera de l'entrée du Parc Fermé. Si pour un motif quelconque le Pilote ne respecte pas cette instruction, ce drapeau ne doit pas être présenté pendant plus de quatre tours consécutifs.

La décision de présenter ce drapeau est du ressort exclusif des Commissaires Sportifs et le Concurrent concerné sera immédiatement informé de la décision.

(e) Drapeau noir à disque orange (de 40 cm de diamètre):
Doit être utilisé pour informer le Pilote concerné que son kart a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres Pilotes et qu'il doit s'arrêter dans l'aire de réparation au passage suivant. Lorsque les problèmes mécaniques ont été résolus, le kart peut regagner la course.

(f) Drapeau noir et blanc divisé suivant diagonale:
Ne doit être présenté qu'une fois. Il constitue un avertissement, indiquant au Pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite non sportive.

Les trois drapeaux ci-dessus (d, e & f) devraient être présentés immobiles et accompagnés d'un panneau noir portant un numéro blanc qui doit être présenté au Pilote du kart qui porte le numéro affiché.
Ces drapeaux pourront également être présentés à d'autres endroits que la ligne de départ si le Directeur d'Épreuve ou de Course le juge nécessaire.
Normalement, la décision de présenter les deux derniers drapeaux (e & f) est du ressort du Directeur d'Épreuve ou de Course; cependant elle pourra être prise sur demande des Commissaires Sportifs pour appliquer une sanction sportive.

(g) Drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec numéro:
Arrêt pour un Pilote avant qu'il ne soit doublé ou aussi quand il a été doublé.
Ce drapeau ne peut être utilisé que si le Règlement Sportif du Championnat, de la Coupe ou du Trophée, ou le Règlement Particulier de l'Épreuve le prévoit.

* Signalisation par drapeaux à utiliser aux postes de surveillance:

(h) Drapeau jaune:
C'est un signal de danger et il doit être présenté aux Pilotes de deux façons avec les significations suivantes:

- un seul drapeau agité: réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste.

may also be used by the Clerk of the Course or his deputy to close the circuit.

(c) Black and white chequered flag:
This flag must be waved. It signifies the end of a practice session or a race.

(d) Black flag:
This flag should be used to inform the Driver concerned that he must stop at his pit or at the place designated in the Supplementary or Championship Regulations on the next approach to the Parc Fermé entrance. If a Driver fails to comply for any reason, this flag should not be shown for more than four consecutive laps.
The decision to show this flag rests solely with the Stewards of the meeting. The Entrant concerned will immediately be informed of the decision.

(e) Black flag with an orange disc (40 cm in diameter):
This flag should be used to inform the Driver concerned that his kart has mechanical problems likely to endanger himself or others and means that the he must stop at the assembly area on the next lap. When the mechanical problems have been rectified, the kart may rejoin the race.

(f) Black and white flag divided diagonally:
This flag should be shown only once and is a warning to the Driver concerned that he has been reported for unsportsmanlike behaviour.

These last three flags (in d, e & f) should be shown motionless and accompanied by a black board with a white number which should be shown to the Driver of whose kart the number is displayed.
These flags may also be displayed at places other than the start line should the Race Director or the Clerk of the Course deem this necessary.
Normally the decision to show the last two flags (in e & f) rests with the Race Director or the Clerk of the Course; however, it may be taken on request of the Stewards of the meeting in order to impose a sporting sanction.

(g) Blue and red flag (double diagonal) with number:

The Driver concerned must stop before being lapped or also when he has been lapped.
This flag may only be used if it is provided for in the Championship, Cup or Trophy Sporting Regulations or in the Supplementary Regulations of the Event.

** Flag signals to be used at observation posts:*

(h) Yellow flag:
This is a signal of danger and should be shown to Drivers in two ways with the following meanings:

- single waved: reduce your speed, do not overtake and be prepared to change direction. There is a hazard on the edge or on part of the track.

- deux drapeaux agités: réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou de vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.

- double waved: reduce your speed, do not overtake and be prepared to change direction or stop. There is a hazard wholly or partly blocking the track.

Normalement, les drapeaux jaunes ne devraient être montrés qu'au poste des commissaires de course se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux.
Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.

Yellow flags should normally be shown only at the marshals' post immediately preceding the hazard.
Overtaking is not permitted between the first yellow flag and the green flag displayed after the incident.

(i) Drapeau jaune rayé de rouge:
Doit être présenté immobile aux Pilotes pour les avertir d'une détérioration de l'adhérence due à la présence d'huile ou d'eau sur la piste dans la zone en aval du drapeau.
Ce drapeau doit être présenté pendant au moins 4 tours à moins que le revêtement ne redevienne normal auparavant: il n'y a pas lieu, dans le secteur en aval de celui où le drapeau est montré, de présenter un drapeau vert.

(i) Yellow flag with red stripes:
This flag should be shown motionless to inform Drivers that there is a deterioration of adhesion due to oil or water on the track in the area beyond the flag.

This flag should be displayed for at least 4 laps unless the surface returns to normal beforehand. However, it is not necessary for marshals in the sector beyond the place where this flag is being shown to show a green flag.

(j) Drapeau bleu:
Doit normalement être agité pour indiquer à un Pilote qu'il est sur le point d'être dépassé.

(j) Blue flag:
This flag should normally be waved, as an indication to a Driver that he is about to be overtaken.

(k) Drapeau blanc:
Doit être agité. Il est utilisé pour indiquer au Pilote qu'il y a un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlée par ce poste de surveillance.

(k) White flag:
This flag should be waved and is used to indicate to the Driver that there is a much slower vehicle on the sector of track controlled by that flag point.

(l) Drapeau vert:
Doit être utilisé pour indiquer que la piste est dégagée et doit être agité au poste de commissaires immédiatement après l'incident ayant nécessité l'utilisation d'un ou de plusieurs drapeaux jaunes.
Il pourra également indiquer le départ d'un tour de chauffe ou le début d'une séance d'essais, si le Directeur d'Épreuve ou de Course le juge nécessaire.

(l) Green flag:
This flag should be used to indicate that the track is clear and should be waved at the observation post immediately after the incident that necessitated the use of one or more yellow flags.
It may also be used, if deemed necessary by the Race Director or the Clerk of the Course, to signal the start of a warm-up lap or the start of a practice session.

2.16 - Instructions et communications aux Concurrents
Tous classements et résultats des essais, des Manches Qualificatives et des courses de la phase finale, ainsi que toutes décisions des Officiels de l'Épreuve seront affichés sur le tableau officiel d'affichage.

2.16 - Instructions and communications to Entrants

All classifications and results of practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, as well as any decisions of the Officials of the Event will be posted on the official posting board.

2.17 - Essais
A. La discipline en vigueur dans les Parcs d'Assistance et sur la piste ainsi que les mesures de sécurité seront les mêmes pour toutes les séances d'essais que celles en vigueur pendant les Manches Qualificatives et les courses de la phase finale.

2.17 - Practice
A. The discipline applied in the Servicing Parks and on the track as well as the safety measures will be the same for all practice sessions as those applied for Qualifying Heats and the races of the final phase.

B. Aucun Pilote ne pourra prendre le départ d'une Course sans avoir participé à au moins une séance d'Essais Libres ou d'Essais non-Qualificatifs.

B. No Driver may take the start of a Race without having participated in at least one Free practice or non-Qualifying Practice session.

C. Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve peut interrompre les Essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire pour dégager la piste ou permettre l'enlèvement d'un kart. En outre, si, de l'avis des Commissaires Sportifs, l'arrêt est causé délibérément

C. The Clerk of the Course or the Race Director may interrupt Practice as often and for as long as he deems it necessary for the clearance of the track or the removal of a kart. Further, if, in the Stewards' opinion, the stop is deliberately caused by a Driver, the times he has achieved

par un Pilote, les temps qu'il aura réalisés dans cette séance pourront être annulés et il pourra se voir refuser l'autorisation de participer à toute autre séance d'Essais. Dans le cas d'Essais non-Qualificatifs exclusivement, le Directeur d'Épreuve ou de Course, avec l'accord des Commissaires Sportifs, peut décider de ne pas reprendre la période d'Essais après une telle interruption.

in that session may be cancelled and he may be refused the authorisation to participate in any other Practice session. In the case of non-Qualifying Practice only, the Race Director or the Clerk of the Course, with the Stewards' agreement, may decide not to resume the Practice session after such an interruption.

D. Au cas où une ou plusieurs séances d'Essais seraient ainsi interrompues, aucune réclamation relative aux effets possibles de cette interruption sur la qualification des Pilotes ne serait admise.

D. Should one or several Practice sessions be interrupted in such manner, no protest relating to the possible effects of this interruption on the qualification of Drivers would be accepted.

E. Tous les tours effectués pendant les séances d'Essais Qualificatifs seront chronométrés pour déterminer la position des Pilotes au départ.

E. Every lap completed during the Qualifying Practice sessions will be timed to determine the position of Drivers at the start.

2.18 - Briefing

A. Définition: Le Briefing des Concurrents et Pilotes est une réunion organisée par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve pour tous les Concurrents et Pilotes engagés à l'Épreuve.

2.18 - Briefing

A. Definition: The Entrants' and *Drivers' Briefing is a meeting organised by the Clerk of the Course or the Race Director for all Entrants and Drivers entered in the Event.*

B. Objet du Briefing: rappeler aux Concurrents et Pilotes les points spécifiques du Règlement Particulier concernant l'organisation de l'Épreuve; leur rappeler les notions de sécurité, soit générales, soit spécifiques au circuit utilisé; apporter toute précision concernant l'interprétation du Règlement.

B. Aim of the Briefing: to remind Entrants and Drivers of the specific points of the Supplementary Regulations concerning the organisation of the Event; to remind them of the safety notions, either general, or specific to the circuit used; to give any clarification concerning the interpretation of the Regulations.

C. L'heure du Briefing est mentionnée dans le programme de l'Épreuve. L'heure est considérée comme celle du commencement du Briefing et la porte d'entrée et l'accès au Briefing seront fermés. La réunion devra toujours se dérouler avant les Essais Qualificatifs ou la première des Manches Qualificatives.
Des réunions supplémentaires peuvent être organisées si cela est jugé nécessaire.

C. The time of the Briefing is mentioned in the programme of the Event. The time is considered as that of the beginning of the Briefing and the entrance door and access to the Briefing will be closed. The meeting shall always be held before Qualifying Practice or the first Qualifying Heat.

Extra meetings may be organised if this is deemed necessary.

D. La présence de tous les Concurrents et Pilotes concernés est obligatoire pendant toute la durée du Briefing sous peine de sanction, voire d'une possible exclusion de l'Épreuve. Deux Listes de Présence devront être signées: une par les Pilotes et l'autre par les Concurrents.

D. The presence of all concerned Entrants and Drivers is mandatory throughout the Briefing under pain of a sanction or even of a possible exclusion from the Event. Two Attendance Sheets shall be signed, one by Drivers and the other by Entrants.

2.19 - Grille de départ

A. À l'issue de la dernière séance d'Essais Qualificatifs, la liste des Pilotes qualifiés sera officiellement publiée, ainsi que les grilles de départ.

2.19 - Starting grid

A. At the end of the final Qualifying Practice session, the list of qualified Drivers as well as the starting grids will be officially published.

B. Seuls ces Pilotes seront autorisés à prendre le départ des Manches Qualificatives et/ou de la phase finale.

B. Only these Drivers will be allowed to take the start of the Qualifying Heats and/or of the final phase.

C. Tout Concurrent dont le(s) kart(s) est (sont) dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit ou qui a de bonnes raisons de croire que son (ses) kart(s) ne sera (seront) pas prêt(s) à prendre le départ doit en informer le Responsable de la Pré-Grille, qui avisera le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve dès qu'il en aura l'occasion.

C. Any Entrant whose kart(s) is (are) unable to take the start for any reason whatsoever or who has good reasons to believe that his/her kart(s) will not be ready to take the start must inform the Official in charge of the Assembly Area, who will advise the Clerk of the Course or the Race Director as soon as he has the opportunity.

D. Les grilles seront établies en fonction du temps le plus

D. The grids will be drawn up in accordance with the

rapide réalisé par chaque Pilote, en tenant compte de la (des) séance(s) d'Essais Qualificatifs. Si un ou plusieurs Pilotes obtiennent un temps identique, ils seront départagés sur base de leur deuxième meilleur temps, et ainsi de suite.

fastest time achieved by each Driver, taking into account the Qualifying Practice session(s). Should one or several Drivers achieve the same time, the tie will be settled on the basis of their second best time, and so on.

E. Le Pilote en tête de chaque grille aura le choix de l'emplacement de la pole position (sur la partie gauche ou la partie droite de la piste), à condition d'en aviser le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve dès son arrivée sur la Pré-Grille. Ce choix ne modifiera que la première ligne, à l'exclusion des autres. À défaut, le Pilote en tête de chaque grille prendra le départ de la Course sur la position de la grille désignée dans le Règlement Particulier de l'Épreuve ou, s'il s'agit d'un nouveau circuit, sur celle ayant été désignée comme telle par la CIK-FIA.

E. The pole position Driver of each grid will have the choice of the pole position (on the left or right side of the track), providing that he advises the Clerk of the Course or the Race Director as soon as he reaches the Assembly Area. This choice will only modify the first row, to the exclusion of the others. Failing this, the pole position Driver of each grid will take the start of the Race from the grid position designated in the Supplementary Regulations of the Event or if it is a new circuit, on that which was designated as such by the CIK-FIA.

F. i) L'accès à la Pré-grille prendra fin cinq minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course. Tout kart qui n'aura alors pas pris sa position sur la Pré-grille ne sera plus autorisé à le faire, sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.
Les karts placés sur la Pré-grille doivent être prêts à courir ; il est strictement interdit d'effectuer quelques travaux et/ou réglages que ce soit sur le kart sur la Pré-grille, à l'exception des pressions de pneus qui peuvent être ajustées par le Pilote ou son Mécanicien par ses propres moyens.

F. i) Access to the Assembly Area will end five minutes before the time scheduled for the start of the Race. Any kart which has not taken its position on the Assembly Area at that moment shall not be allowed to do so, except under exceptional circumstances left to the appreciation of the Panel of Stewards.
The karts placed on the Pre-grid must be ready to race; it is strictly forbidden to carry out any work and/or set-up on the kart on the Pre-grid, with the exception of tyre pressures, which can be adjusted by the Driver or his/her Mechanic and by using his/her own means.

ii) Dans les catégories dont les moteurs sont équipés d'un démarreur embarqué, les Mécaniciens seront tenus de quitter la Pré-grille trois minutes avant l'heure prévue pour le départ de la Course. Tout Pilote qui ne pourrait démarrer de la Pré-grille après la présentation du drapeau vert et qui demanderait l'intervention d'un Mécanicien ne sera autorisé à quitter la Pré-grille que sur ordre d'un Commissaire de piste et prendra le départ à l'arrière de la formation, quel que soit le nombre de Tours de Formation. En cas de conditions climatiques changeantes, les deux châssis devront être prêts à l'emploi et montés dans deux configurations différentes, l'une de type «sec», l'autre de type «pluie». Pour être autorisés, les deux châssis devront avoir été introduits en Parc d'Assistance «Départ». Chaque Pilote sélectionnera l'un des deux châssis pour l'apporter en Pré-grille et ce choix sera définitif. Aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un Pilote n'ayant pas respecté cette consigne.

ii) In the categories where engines are equipped with an on-board starter, the Mechanics will have to clear the Assembly Area three minutes before the time scheduled for the start of the Race. If a Driver is unable to start from the Assembly Area after the display of the green flag and if he requests the intervention of a Mechanic, he will be authorised to leave the Assembly Area only on the orders of a Marshal and he will take the start from the back of the formation, irrespective of the number of Formation Laps. In case of changing weather conditions, the two chassis must be ready for use and set up in two different configurations, one of the "dry weather" type, the other of the "wet weather" type. In order to be authorised, the two chassis must be placed in the "Start" Servicing Park. Each Driver will select one of the two chassis to take it to the Assembly Area and this choice will be final. No additional time will be allowed to a Driver who has not respected these instructions.

iii) Toutefois, la substitution du châssis sélectionné sera autorisée sur décision du Directeur d'Épreuve, en cas de «START DELAYED», ce qui impliquera une prolongation de la procédure de départ de 5 minutes; tout Pilote ne disposant pas (ou plus) d'un deuxième kart devra retourner en Parc d'Assistance «Départ» pour effectuer les interventions mécaniques nécessaires et sera invité à s'élancer de la Pré-grille après que tous les autres karts aient quitté la Pré-grille pour démarrer leur Tour de Formation et restera obligatoirement à l'arrière de la formation. Dans les catégories dont les moteurs sont équipés d'un démarreur embarqué, les Mécaniciens seront tenus de quitter la Pré-grille deux minutes avant l'heure prévue pour le départ de

iii) However, the substitution of the selected chassis will be authorised by decision of the Race Director, in the event that "START DELAYED" is announced, which will entail lengthening the starting procedure by 5 minutes. Any Driver who does not dispose (or no longer disposes) of a second kart shall return to the «Start» Servicing Park in order to carry out the necessary mechanical interventions; he will be invited to leave the Assembly Area only once all the other karts have left the Assembly Area to start their Formation Lap, and he will have to stay at the back of the formation. In the categories where engines are equipped with an on-board starter, the Mechanics will have to clear the Assembly Area two minutes before the time scheduled

la Course.

G. Tout Pilote présent, avec son kart, sur la grille dans les délais sera considéré comme partant.

H. Mise en grille sur la piste:
1) Dans certaines circonstances, les karts seront invités à se mettre en grille sur la piste. Ce cas de figure sera spécifiquement précisé dans l'horaire de l'Épreuve. La procédure spécifique qui suit est applicable en lieu et place des dispositions du point F.

2) En cas de conditions climatiques changeantes, les deux châssis devront être prêts à l'emploi et montés dans deux configurations différentes, l'une de type «sec», l'autre de type «pluie». Pour être autorisés, les deux châssis devront avoir été introduits en Parc d'Assistance «Départ». Chaque Pilote sélectionnera l'un des deux châssis pour l'apporter en Pré-grille et ce choix sera définitif. Aucun délai supplémentaire ne sera alloué à un Pilote n'ayant pas respecté cette consigne.

3) 15 minutes avant l'heure du départ du Tour de Formation, chaque Pilote avec son kart, posé sur un chariot et poussé par son Mécanicien «A», quittera le Parc d'Assistance «Départ» pour aller se placer à sa position de départ pour la course.
À partir de ce point, les karts doivent être prêts à courir; il est strictement interdit d'effectuer quelques travaux et/ou réglages que ce soit sur le kart (à l'exception des pressions de pneus) sur le kart.

4) 13 minutes avant l'heure du départ du Tour de Formation, un signal sonore retentira annonçant que la fermeture de la sortie du Parc d'Assistance «Départ» aura lieu 1 minute plus tard.
12 minutes avant l'heure de départ, la sortie du Parc d'Assistance «Départ» sera fermée et un second signal sonore retentira.

5) Le lancement du Tour de Formation sera précédé de la présentation des panneaux annonçant:

10 minutes,
5 minutes,
3 minutes,
1 minute,
30 secondes.

Chacun de ces panneaux sera accompagné d'un signal sonore.

6) Dans les seules catégories dont les moteurs sont équipés d'un démarreur embarqué: Lorsque le panneau 10 minutes sera montré, accompagné d'un panneau «MECHANICS, CLEAR THE TRACK», tous les karts devront avoir été posés au sol. A ce même moment, les Mécaniciens quitteront la grille pour rejoindre la Pré-Grille avec le chariot du kart. Tout kart qui ne serait pas posé au sol à cet instant devra aussitôt être déplacé vers la Pré grille d'où il prendra le départ.

for the start of the Race.

G. Any Driver who is present, with his/her kart, on the grid within the time limit will be considered as a starter.

H. Starting grid procedure on the track:
1) In certain circumstances, the karts will have to be placed on the grid on the track. This scenario will be specified in the time schedule of the Event. Instead of the provisions of point F, it is the specific procedure below which is applied.

2) In case of changing weather conditions, the two chassis must be ready for use and set up in two different configurations, one of the "dry weather" type, the other of the "wet weather" type. In order to be authorised, the two chassis must be placed in the "Start" Servicing Park. Each Driver will select one of the two chassis to take it to the Assembly Area and this choice will be final. No additional time will be allowed to a Driver who has not respected these instructions.

3) 15 minutes before the starting time for the Formation Lap, each Driver with his kart placed on a trolley and pushed by his "A" Mechanic will leave the "Start" Servicing Park to take up their positions on the starting grid for the race.
From this point, karts must be ready to race; any further work and/or adjusment (with the exception of tyre pressures) to the kart are strictly forbidden.

4) 13 minutes before the starting time for the Formation Lap, an audible warning will be sounded, announcing that the exit from the "Start" Servicing Park Servicing will close 1 minute later.
12 minutes before the starting time, the exit from the "Start" Servicing Park will be closed and a second audible warning will be sounded.

5) The launching of the Formation Lap will be preceded by the showing of boards announcing:

10 minutes,
5 minutes,
3 minutes,
1 minute,
30 seconds.

Each of these boards will be accompanied by an audible warning.

6) In the categories where engines are equipped with an on-board starter only: When the 10 minute signal is shown, along with a "MECHANICS, CLEAR THE TRACK" board, all karts must be laid down on the track. At this time, the Mechanics will leave the grid to go to the Assembly Area with the trolleys of the karts. Any kart which does not happen to be on the track at this time must immediately be moved to the assembly area, from where it will take the start.

Dans ce cas, un Commissaire muni d'un drapeau jaune donnera l'ordre au(x) kart(s) concerné(s) de quitter la Pré-grille lorsque tous les autres karts auront quitté la grille pour démarrer le Tour de Formation.

In that case, a Marshal holding a yellow flag will order the kart(s) concerned to leave the Assembly Area when all the other karts have left the grid to start the Formation Lap.

7) Les interviews ne pourront plus avoir lieu après le panneau trois minutes.
Avec le panneau trois minutes sera présenté le panneau «CLEAR THE TRACK»: toutes les personnes autres que les Pilotes et Officiels devront alors quitter la grille.

7) Interviews may no longer take place once the three-minute board has been shown.
With the three-minute board, the "CLEAR THE TRACK" board will be shown: everybody except Drivers and Officials must leave the grid.

8) Signal «30 secondes»: 30 secondes après ce signal, le drapeau vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les karts doivent entamer un Tour de Formation en restant dans l'ordre de la grille de départ et conformément aux Prescriptions Générales CIK-FIA.

8) "30-second" signal: 30 seconds after this signal, the green flag will be shown at the front of the grid to indicate that the karts must begin a Formation Lap, keeping to the order of the starting grid and in conformity with the CIK-FIA General Prescriptions.

9) Dans le cas où un Pilote aurait besoin d'aide après le signal «30 secondes», il devra l'indiquer aux Commissaires de Piste et, dès que les autres karts auront quitté la grille, il sera poussé vers la Pré-grille, et le Mécanicien pourra intervenir. Dans ce cas, des Commissaires de Piste munis de drapeaux jaunes se tiendront à côté du kart (ou des karts) concerné(s) pour prévenir les Pilotes en Tour de Formation.
Les Commissaires de Piste recevront l'ordre de pousser tout kart restant sur la grille après le départ du Tour de Formation vers la Pré-grille immédiatement. Tout Pilote qui démarrerait de la Pré-grille après l'intervention d'un Mécanicien ne pourra le faire que sur ordre d'un Commissaire de piste et prendra le départ à l'arrière de la formation, quel que soit le nombre de Tours de Formation.

9) Should a Driver require assistance after the "30-second" signal, he or she must indicate this to the Marshals and, once the other karts have left the grid, it will be pushed to the Assembly Area, and the Mechanic may work on the kart. In this case, Marshals with yellow flags will stand beside the kart (or karts) concerned to warn the drivers on the Formation Lap.

Marshals will be instructed to push any kart remaining on the grid after the start of the Formation Lap to the Assembly Area immediately. If a Driver starts from the Assembly Area after the intervention of a Mechanic, he will be authorised to do so only on the orders of a Marshal, and he will take the start from the back of the formation, irrespective of the number of Formation Laps.

10) La seule variation permise dans cette procédure de départ interviendra en cas de présentation sur la Ligne du panneau «START DELAYED», qui impliquera une prolongation de la procédure de 5 minutes. Dans ce cas, les Concurrents auront la possibilité de changer de kart. La procédure de départ recommencera à partir du point 5 minutes, afin de permettre le changement de kart. Les Mécaniciens auront alors la possibilité d'apporter sur la grille le kart de substitution, posé sur un chariot, pourront procéder au changement de kart et retourneront aussitôt au Parc d'Assistance «Départ» avec le kart non retenu pour la course. Tout Pilote ne disposant pas (ou plus) d'un deuxième kart devra retourner en Parc d'Assistance «Départ» pour effectuer les interventions mécaniques nécessaires et sera invité à s'élancer de la Pré-grille lorsque tous les autres karts auront quitté la grille pour démarrer son Tour de Formation et prendra le départ à l'arrière de la formation, quel que soit le nombre de Tours de Formation.

10) The only variation in the above start procedure will take place when the "START DELAYED" board is shown on the Line, which will entail lengthening the procedure by 5 minutes. In this case, the Competitors will have the possibility of changing karts. The starting procedure will begin again at the 5-minute signal, in order to allow the karts to be changed. The Mechanics will then have the possibility of bringing to the grid the substitution karts placed on trolleys, will be allowed to proceed to the change of karts and will have to return directly to the «Start» Servicing Park with the karts which were not selected for the race. Any Driver who does not dispose (or no longer disposes) of a second kart shall return to the «Start» Servicing Park in order to carry out the necessary mechanical interventions; he will be invited to leave the Assembly Area only once all the other karts have left the grid to start their Formation Lap, and he will take the start from the back of the formation, irrespective of the number of Formation Laps.

2.20 - Procédure de départ
A. Le signal de départ sera donné au moyen de feux lumineux.

2.20 - Starting procedure
A. The start signal shall be given by means of lights.

B. Le mode de départ doit être stipulé dans le Règlement Particulier de l'Épreuve. Il ne peut être que «lancé» ou «arrêté», la grille étant constituée de deux files de karts. Le départ type «Le Mans» est interdit (sauf dérogation accordée par la CIK-FIA).

B. The type of start must be indicated in the Supplementary Regulations of the Event. It may only be «rolling» or «standing», the grid being constituted of two lines of karts. «Le Mans» type starts are forbidden (except waiver granted by the CIK-FIA).

C. Pour donner le départ, le Directeur d'Épreuve (ou à défaut, le Directeur de Course) se trouvera sur une plateforme située à au moins 5 mètres du bord de la piste et derrière une barrière de protection permanente (Article 7.7.1 C du Réglement des Circuits, Partie 1).

D. Deux couloirs, larges de 2 mètres et bordés de lignes de couleur blanche, seront peints sur les 110 mètres menant jusqu'à la Ligne de départ. Une Ligne Jaune sera peinte 25 m avant la Ligne de Départ. Pour les départs lancés, cette Ligne Jaune sera également matérialisée par des cônes souples (1 cône de chaque côté de la piste).
Si une Voiture Pilote est utilisée, la Ligne Jaune sera peinte 50 m avant la Ligne de Départ.

E. Dès que le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve indique au moyen du drapeau vert que les karts peuvent s'élancer, les Pilotes sont «aux ordres du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve» et ne peuvent plus recevoir d'assistance extérieure. Tout Pilote qui ne se sera pas mis à temps avec son kart en ordre de marche aux ordres du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve ne pourra quitter la Pré-Grille que sur ordre du Directeur de Course, du Directeur d'Épreuve ou du Responsable de la Pré-Grille.

F. Le nombre de Tours de Formation sera indiqué lors du Briefing. Selon les instructions données lors du Briefing, les karts effectueront environ un Tour de Formation avant que le départ ne soit donné. Il est interdit de dépasser un autre Pilote sous peine de pénalité infligée par les Commissaires Sportifs (10 secondes de pénalité ou exclusion de la Manche).
Si un Pilote s'arrête pour une raison quelconque pendant le Tour de Formation, il ne pourra pas essayer de repartir avant qu'il n'ait été dépassé par l'ensemble du plateau. Il repartira obligatoirement à l'arrière de la formation. Au cas où il tenterait de démarrer devant le plateau dans l'espoir que les Pilotes de tête le dépassent, il se verrait présenter le drapeau noir et serait exclu de cette course.

G. Il est interdit pour regagner sa place d'emprunter tout parcours autre que la piste utilisée pour la course.
Dans le cas des départs lancés, un Pilote retardataire aura la possibilité de rejoindre sa place de grille uniquement si cette manœuvre ne gêne pas les autres Pilotes et dans tous les cas avant d'avoir atteint la Ligne Rouge qui sera matérialisée sur la piste, équipée d'une boucle de chronométrage et indiquée par le le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course lors du Briefing.
Dans le cas des départs arrêtés, un Pilote retardataire a la possibilité de rejoindre sa place de grille jusqu'au moment où les feux rouges de départ sont allumés.

H. S'il considère qu'un Pilote a été immobilisé par la faute d'un autre, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve peut arrêter le Tour de Formation et recommencer la Procédure de Départ avec la grille originale ou autoriser le Pilote gêné à reprendre sa place.

I. Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve donnera le départ dès qu'il sera satisfait de la formation.

C. To give the start, the Race Director (or, failing that, the Clerk of the Course) shall be placed on a platform located at least 5 metres from the trackside and behind a permanent protecting barrier (Article 7.7.1 C of the Circuit Regulations, Part 1).

D. Two 2-metre wide lanes bordered by white lines will be painted over the 110 metres leading to the Start Line. A Yellow Line shall be painted 25 m prior to the Start Line. For rolling starts, this Yellow Line will also be materialised by soft cones (1 cone on each side of the track).

If a Pace Car is used, the Yellow Line shall be painted 50 m ahead of the Start Line.

E. As soon as the Clerk of the Course or the Race Director indicates with the green flag that the karts may take the start, the Drivers are «at the orders of the Clerk of the Course or of the Race Director» and may no longer receive any outside help. Any Driver who has not placed himself at the orders of the Clerk of the Course or of the Race Director in time with his kart in working order will be allowed to leave the Assembly Area only at the orders of the Clerk of the Course, of the Race Director or of the Officer in charge of the Assembly Area.

F. The number of Formation Laps shall be indicated at the Briefing. According to the instructions given at the Briefing, karts will cover approximately one Formation Lap before the start may be given. It is forbidden to overtake another Driver under pain of a penalty inflicted by the Stewards (10 seconds or exclusion from the Heat).

If a Driver stops for any reason during the Formation Lap, he will not be allowed to try and start again before he has been passed by the whole field. He shall start again from the back of the formation. Should he try to start ahead of the field in the hope that the leading Drivers overtake him, he would be shown the black flag and be excluded from that race.

G. In order to regain one's position, it is forbidden to use any course other than the track used during the race.
In the case of rolling starts, a Driver who is delayed will have the possibility of regaining his grid position only if this manoeuvre does not impede other Drivers and in all cases before having reached the Red Line which will be materialised on the track, equipped with a timekeeping loop and indicated by the Race Director or the Clerk of the Course at the Briefing.
In the case of standing starts, a Driver who is delayed will have the possibility of regaining his grid position until the red starting lights are switched on.

H. If he considers that a Driver has been immobilised as a result of another Driver's mistake, the Clerk of the Course or the Race Director may stop the Formation Lap and start again the Starting Procedure on the basis of the original grid or allow the impeded Driver to regain his position.

I. The Clerk of the Course or the Race Director will give the start as soon as he is satisfied with the formation.

J. En cas de faux départs répétés ou d'incidents au cours du (des) Tour(s) de Formation, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve, agissant en qualité de Juge de Fait, pourront arrêter la procédure de départ au moyen du drapeau rouge et informer les Commissaires Sportifs, qui auront le droit d'infliger aux fautifs une pénalité, conformément à l'Article 2.24 des Prescriptions Générales. Une nouvelle procédure sera lancée, soit immédiatement, soit dans un délai de 30 minutes maximum, selon les circonstances. La grille de départ sera la même que pour la procédure initiale. Tous les Pilotes présents dans l'aire de départ ou dans l'aire de réparations avant l'arrêt de la procédure pourront prendre le départ du nouveau Tour de Formation.

J. In the case of repeated false starts or of incidents during the Formation Lap(s), the Clerk of the Course or the Race Director, acting as a Judge of Fact, may stop the starting procedure by means of the red flag and inform the Stewards, who will be entitled to inflict on the offending Drivers a penalty according to Article 2.24 of the General Prescriptions. A new procedure will begin either immediately or within 30 minutes, according to the circumstances. The starting grid will be the same as for the initial procedure. All the Drivers present in the starting area or in the repair area before the procedure was stopped will be allowed to take the start of the new Formation Lap.

K. Toute tentative pour anticiper le départ ou le retarder et toute sortie du couloir avant l'extinction des feux seront sanctionnées, conformément à l'Article 2.24 des Prescriptions Générales.

K. Any attempts to jump the start or delay it and any karts leaving the lane before the lights are switched off shall be sanctioned according to Article 2.24 of the General Prescriptions.

L. Dès que le départ a été donné, les conditions de la course entrent en vigueur et, quel que soit l'endroit où se trouve un kart sur la piste, il est interdit de lui fournir une assistance quelconque, sauf s'il s'agit de le garer à un endroit sûr.

L. As soon as the start has been given, racing conditions are applied and, irrelevant of the position of a kart on the track, it is forbidden to give it any assistance, except for parking it to a safe location.

Départs lancés pour karts à prise directe avec ou sans embrayage
Au terme de leur Tour de Formation, les Pilotes s'avanceront à vitesse réduite et constante vers la Ligne de Départ, rangés en deux files de karts, chacune des files devant se tenir dans les couloirs tracés sur la piste. Toute sortie de couloir pourra être sanctionnée par les Commissaires Sportifs, à raison d'une pénalité en temps de 3 secondes pour une sortie partielle du couloir et de 10 secondes pour une sortie intégrale du couloir. Durant la phase d'approche, les feux seront au rouge. Les karts maintiendront leur position jusqu'à ce que le signal de départ soit donné. S'il est satisfait de la formation, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve donnera le départ en éteignant les feux rouges. S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange, lequel signifiera qu'un Tour de Formation supplémentaire devra être effectué.

Rolling starts for direct drive karts with or without clutches
At the end of the Formation Lap, Drivers will proceed forward at a reduced and constant speed towards the Starting Line, lined up in two lines of karts, and each line shall remain within the lanes marked on the track. A Driver crossing the lanes is liable to be sanctioned by the Stewards, on the basis of a time penalty of 3 seconds for partly crossing the lanes and of 10 seconds for completely getting out of the corridor. When the karts approach, the red lights will be on. Karts must maintain their position until the start signal is given.
If he is satisfied with the formation, the Clerk of the Course or the Race Director will give the start by switching off the red lights. If he is not satisfied with the procedure, he will switch on the orange light, which means that another Formation Lap must be covered.

Départs arrêtés pour karts à boîte de vitesses (Circuits courts)
Au terme de leur Tour de Formation, les Pilotes prendront place sur leur emplacement de départ, le Directeur de Course, son adjoint ou le Directeur d'Épreuve se trouvant sur la Ligne de Départ, drapeau rouge levé. Tous les feux resteront éteints jusqu'à ce que le dernier kart ait pris place sur la grille.
Quand tous les karts seront immobilisés sur la grille, un Commissaire présentera un drapeau vert en fond de grille. Le Directeur de Course, son adjoint ou le Directeur d'Épreuve et le Commissaire évacueront ensemble la piste et les Pilotes se trouveront alors sous les ordres du Directeur de Course ou du Directeur d'Épreuve. Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve lancera la séquence d'allumage automatisée des 4 feux rouges (séquence durant 4 secondes). Le départ sera considéré comme donné à l'extinction des feux commandée manuellement

Standing starts for karts with gearboxes (short Circuits)
At the end of their Formation Lap, Drivers will take their starting positions and the Clerk of the Course, his deputy or the Race Director will be on the Starting Line raising a red flag. All lights will remain switched off until the last kart has taken its position on the grid.

When all karts are immobile on the grid, a Marshal will display a green flag at the end of the grid. The Clerk of the Course, his deputy or the Race Director and the Marshal will evacuate the track together and the Drivers will then be at the orders of the Clerk of the Course or of the Race Director. The Clerk of the Course or the Race Director will launch the automated 4-red-light switching on sequence (which lasts 4 seconds). The start will be considered as given at the switching off of the red lights manually operated by the Clerk of the Course or the Race Director within

par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve dans les 2 secondes suivantes.
S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange, lequel signifiera qu'un Tour de Formation supplémentaire devra être effectué. Si un Pilote ne démarre pas, il est dans l'obligation de rester dans son kart et de le signaler en levant le bras. Dans ce cas, un Tour de Formation supplémentaire pourra être accordé; le ou les Pilotes qui n'auront pas démarré, ne pourront sortir de leur kart et repartir que par leurs propres moyens après que tout le plateau les aura dépassés. Ils ne seront pas autorisés à reprendre leur place dans la formation et prendront le départ à l'arrière de celle-ci. Les places restées vacantes ne pourront pas être occupées par les autres Pilotes.
Pendant le(s) Tour(s) de Formation, il est interdit d'effectuer des simulations de départ.
En cas d'arrêt de la procédure de départ, le Directeur de Course ou d'Épreuve présentera un drapeau rouge agité signalant aux Pilotes de couper leur moteurs.

the next 2 seconds.

If he is not satisfied with the procedure, he will switch on the orange light, which means that an extra Formation Lap must be covered. If a Driver is unable to start, he must remain in his kart and notify this situation by raising his arm. In this case, an additional Formation Lap may be granted; any Drivers who have been unable to start will be allowed to get out of their karts and restart only by their own means and once the whole field has passed them. They will not be authorised to regain their original position in the formation and will take the start from the back of it. No other Drivers will be allowed to occupy the places which have remained vacant.
During the Formation Lap(s), it is forbidden to practise start simulations.
If it is necessary to interrupt the starting procedure, the Clerk of the Course or the Race Director will show a waved red flag, indicating to the Drivers that they must cut their engines.

Départs lancés pour karts à boîte de vitesses (Circuits longs)
Départs lancés pour karts à boîte de vitesses (Circuits longs) : les karts seront précédés d'une Voiture Pilote (roulant à une vitesse de 60 à 80 km/h) et suivis d'une voiture d'intervention. À la fin du Tour de Formation (ou, le cas échéant, à la fin du dernier Tour de Formation), la Voiture Pilote se retirera avant la Ligne et, à ce moment-là, le kart ayant obtenu la pole position devra rouler à la même vitesse et les autres karts devront maintenir leur position, sur deux lignes, jusqu'à ce que le départ soit signalé par l'extinction des feux rouges.
À la fin du Tour de Formation, si les conditions l'exigent, le Directeur de Course ordonnera à la Voiture Pilote d'effectuer un ou plusieurs Tours de Formation supplémentaires. Si un tel Tour de Formation supplémentaire est effectué, le départ de la Course sera considéré comme ayant été donné à la fin du premier Tour de Formation.

Rolling starts for karts with gearboxes (long Circuits)
Rolling start for karts with gearboxes (long Circuits): Karts will be preceded by a Pace Car (at a speed between 60 and 80 kph) and followed by a service car. At the end of the Formation Lap (or, as the case may be, at the end of the last Formation Lap), the Pace Car will drive aside before the Line and, at that time, the pole position kart shall drive at the same speed and the other karts shall keep their positions in two lines until the start is given by the switching off of the red lights.

At the end of the Formation Lap, should conditions require it, the Clerk of the Course will order the Pace Car to cover one or several extra Formation Laps. If such an extra Formation Lap is covered, the start of the Race will be considered as having been given at the end of the first Formation Lap.

2.20bis - Neutralisation d'une Manche Qualificative ou d'une Course (Circuits courts)
a) Le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve pourra décider de neutraliser une Manche Qualificative ou une Course. Cette procédure ne sera utilisée qu'en cas d'encombrement de la Piste ou si des Pilotes ou des Officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la Manche Qualificative ou de la Course.

2.20b - Neutralisation of a Qualifying Heat or a Race (Short circuits)
a) The Clerk of the Course or the Race Director may decide to neutralise a Qualifying Heat or a Race. This procedure will be used only if the Track is obstructed, or if the Drivers or Officials are in immediate physical danger, but the circumstances are not sufficient to justify stopping the Qualifying Heat or Race.

b) Quand l'ordre sera donné de neutraliser la Manche Qualificative ou la Course, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau «SLOW» (panneau de couleur jaune, avec inscription «SLOW» en noir), qui seront maintenus jusqu'à la fin de la neutralisation. Les feux orange clignotants seront allumés à hauteur de la Ligne.

b) When the order is given to neutralise the Qualifying Heat or Race, all observation posts will display waved yellow flags and a "SLOW" board (yellow board with the word "SLOW" written in black), which shall be maintained until the neutralisation is over. Flashing orange lights will be switched on at the Line.

c) Tous les karts en course devront se mettre en file derrière le kart de tête et il sera absolument interdit de dépasser. Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

c) All the competing karts must then line up behind the leading kart, and overtaking is strictly forbidden. Overtaking will be permitted only if a kart slows down because of a serious problem.

d) Le kart de tête donnera la cadence des tours de neutralisation, à une allure modérée et tous les autres karts devront rester en formation aussi serrée que possible.

d) During the neutralisation laps, the leading kart will dictate the pace, at a moderate speed, and all the other karts must remain in as tight a formation as possible.

e) Pendant la neutralisation, les karts pourront entrer en zone de réparations, mais ils ne pourront regagner la piste que lorsqu'ils y seront autorisés par un commissaire. Un kart regagnant la piste avancera à une vitesse modérée jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité de la file de karts se trouvant derrière le kart de tête.

e) The karts may enter the repair zone during the neutralisation, but they may rejoin the track only when authorised to do so by a marshal. A kart rejoining the track shall proceed at an moderate speed until it reaches the end of the line of karts behind the leading kart.

f) Lorsque le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course décidera de mettre un terme à la neutralisation, il fera éteindre les feux orange clignotants, ce sera le signal pour les Pilotes que la Course sera relancée dès le passage suivant sur la Ligne. Dans le dernier tour de neutralisation, les panneaux «SLOW» seront maintenus et les drapeaux jaunes seront présentés immobiles.

f) When the Race Director or the Clerk of the Course decides to end the neutralisation, he will have the flashing orange lights switched off; this will be the signal to the Drivers that the Race is to resume next time the Line is crossed. In the last neutralisation lap, the "SLOW" boards will be maintained and the yellow flags will be shown immobile.

g) À ce moment-là, le kart de tête continuera de donner la cadence, à une allure modérée. La relance de la Course sera indiquée par le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course au moyen d'un drapeau vert agité à hauteur de la Ligne. Tant que les karts n'auront pas franchi la Ligne à la fin de la neutralisation de la Manche Qualificative ou de la Course, tout dépassement sera interdit. Au retour vers la Ligne, où sera agité un drapeau vert par le Directeur d'Épreuve ou le Directeur de Course, les Pilotes ne pourront accélérer qu'à hauteur de la ligne jaune précédant la Ligne. Les drapeaux jaunes et les panneaux «SLOW» aux postes de surveillance seront alors retirés et remplacés par des drapeaux verts agités. Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.

g) At that moment, the leading kart will continue to set the pace, at a moderate speed. The Race Director or the Clerk of the Course will signal the resumption of the Race by means of a waved green flag at the Line. Overtaking will remain prohibited until the karts have crossed the Line at the end of the neutralisation of the Qualifying Heat or Race. On approaching the Line, where a green flag will be waved by the Race Director or the Clerk of the Course, the Drivers may accelerate only after crossing the yellow line preceding the Line. The yellow flags and the "SLOW" boards at the observers' posts will then be withdrawn and replaced with waved green flags. These flags will be displayed for a maximum of one lap.

h) Chaque tour accompli pendant la neutralisation sera compté comme un tour de course.

h) Each lap completed during the neutralisation will be counted as a racing lap.

i) Si la course se termine alors que la neutralisation est en cours, les karts se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale. Les dépassements seront autorisés uniquement si un kart ralentit en raison d'un problème grave.

i) If the race finishes during the neutralisation, the karts will take the chequered flag as usual. Overtaking will be permitted only if a kart slows down because of a serious problem.

2.20c - Reprendre une Course selon la procédure «SLOW»
Si une Course est suspendue en application de l'Article 2.21, la procédure de reprise sera effectuée selon une procédure « SLOW ».
Aux ordres du Directeur d'Épreuve, les Pilotes procéderont à un départ en situation de neutralisation pendant un tour ou plus.
Aux Postes de Commissaires de Piste seront présentés des panneaux «SLOW» accompagnés de drapeaux jaunes immobiles.
Si la formation est satisfaisante, le Directeur d'Épreuve ou de Course signalera la reprise de la Course au moyen d'un drapeau vert agité sur la Ligne. Il demeurera interdit de dépasser jusqu'à ce que les karts aient franchi la Ligne.
À l'approche de la Ligne, où un drapeau vert sera agité par le Directeur d'Épreuve ou de Course, les Pilotes pourront accélérer seulement après avoir franchi la ligne jaune

2.20c - Resuming a Race with the "SLOW" process.
If a Race is suspended under Article 2.21, the resuming procedure will be conducted with the "SLOW" process.

At the order of the Race Director, Drivers will proceed to start in a neutralised situation for one or more laps.

The Marshals' Posts will display "SLOW" boards with static yellow flags.

If the formation is satisfactory, the Race Director or the Clerk of the Course will signal the resuming of the Race by means of a waved green flag at the Line. Overtaking will remain prohibited until the karts have crossed the Line.
On approaching the Line, where a green flag will be waved by the Race Director or the Clerk of the Course, the Drivers may accelerate only after crossing the yellow line

précédant la Ligne.
Les drapeaux jaunes et les panneaux «SLOW» présentés aux Postes de Commissaires de Piste seront alors retirés et remplacés par des drapeaux verts agités. Ces drapeaux seront présentés pendant au maximum un tour.

2.21 - Suspension de la Course ou des Essais
A. S'il devient nécessaire de suspendre la Course ou les Essais à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé sur la Ligne. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés aux postes de Commissaires de Piste qui en seront munis. La décision de suspendre la course ou les essais ne pourra être prise que par le Directeur de Course (ou, s'il a dû s'absenter, par son adjoint) ou le Directeur d'Épreuve. Si le signal de cesser de courir est donné:

a) pendant les Essais: tous les karts réduiront immédiatement leur vitesse et rentreront lentement au Parc d'Assistance «Arrivée», et tous les karts abandonnés sur la piste en seront enlevés; les Essais seront relancés dès que possible pour respecter l'horaire original des Essais ;

b) pendant les Manches Qualificatives: tous les karts devront immédiatement réduire leur vitesse et gagner l'entrée du Parc d'Assistance «Arrivée» ou s'immobiliser sur la piste à l'endroit désigné lors du Briefing, sachant que:
- le classement de la Manche sera le classement au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt aura été donné,
- des karts ou des véhicules de secours pourront se trouver sur la piste,
- le circuit pourra être totalement obstrué à cause d'un accident,

- les conditions atmosphériques auront pu rendre le circuit impraticable à grande vitesse.

La procédure à suivre varie selon le nombre de tours complets effectués par le Pilote en tête de la Manche avant que le signal d'arrêt ne soit donné:

- moins de 75% de la distance prévue pour la Manche (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Si la Manche peut être reprise, l'Article 2.22 s'appliquera;

- 75% ou plus de la distance prévue pour la Manche (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Les karts seront directement dirigés vers le Parc Fermé et la Manche sera considérée comme s'étant terminée lorsque le kart de tête aura franchi la Ligne au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt aura été donné;

c) pendant une Course de la phase finale: tous les karts devront immédiatement réduire leur vitesse et gagner l'entrée du Parc d'Assistance «Arrivée» ou s'immobiliser sur la piste à l'endroit désigné lors du Briefing, sachant que:

preceding the Line.
The yellow flags and the "SLOW" boards at the Marshals' Posts will then be withdrawn and replaced by waved green flags. These flags will be displayed for a maximum of one lap.

2.21 - Suspending a Race or Practice
A. Should it become necessary to suspend the Race or Practice because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Clerk of the Course or the Race Director shall order a red flag to be shown on the Line.

Simultaneously, red flags will be shown at marshals' posts provided with these flags. The decision to suspend the race or practice may be taken only by the Clerk of the Course (or, if he had to leave, by his deputy) or the Race Director. If the signal to stop racing is given:

a) during Practice: all karts shall immediately reduce speed and go back slowly to the «Finish» Servicing Park, and all karts abandoned on the track shall be removed; Practice will be resumed as soon as possible to meet the original Practice time;

b) during the Qualifying Heats: all karts will immediately reduce their speed and go to the «Finish» Servicing Park entrance or stop on the track at the place designated during the Briefing, considering that:

- the classification of the Heat will be the classification at the end of the lap prior to that during which the signal to stop was given,
- karts or rescue vehicles may be on the track,

- the circuit may be totally blocked because of an accident,

- the weather conditions may have made it impossible to drive at high speed on the circuit.

The procedure to be followed varies according to the number of laps completed by the Heat leader before the signal to stop was given:

- less than 75% of the distance scheduled for the Heat (rounded up to the nearest higher whole number of laps). If the Heat can be resumed, Article 2.22 will apply;

- 75% or more of the distance scheduled for the Heat (rounded up to the nearest higher whole number of laps). The karts will be directly led to the Parc Fermé, and the Heat will be considered as having stopped when the leading kart crossed the Line at the end of the lap prior to that during which the signal to stop was given;

c) during a Race of the final phase, all karts must immediately reduce speed and go to the entrance to the «Finish» Servicing Park or stop on the track at the place designated during the Briefing, considering that:

- le classement de la Course sera le classement au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt de la Course aura été donné,
- des karts ou des véhicules de secours pourront se trouver sur la piste,
- le circuit pourra être totalement obstrué à cause d'un accident,
- les conditions atmosphériques auront pu rendre le circuit impraticable à grande vitesse.

B. La procédure à suivre varie selon le nombre de tours complets effectués par le Pilote en tête de la Course avant que le signal d'arrêt de la Course ne soit donné:

Cas A: moins de 2 tours. Aucun point ne sera attribué. Si la Manche peut être reprise un nouveau départ sera donné dans les 30 minutes après que le drapeau rouge aura été présenté (dans les conditions prévues à l'Article 2.19 F). La longueur de la nouvelle course sera la distance intégrale prévue pour la course initiale. Le premier départ sera considéré comme nul et non avenu.
La grille de départ sera la même que pour la course initiale. Les Pilotes ayant franchi la Ligne d'Arrivée pendant le tour précédant l'arrêt et ceux qui se trouvaient en Zone de Réparations alors que le drapeau rouge était présenté seront admis à prendre le nouveau départ, soit avec le kart initial, soit avec le deuxième kart. Les places non occupées de la grille resteront vacantes.

Cas B: plus de 2 tours mais moins de 75% de la distance prévue pour la Course (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Si la Manche peut être reprise, l'Article 2.22 s'appliquera. Dans le cas contraire, la moitié des points sera attribuée.

Cas C: 75% ou plus de la distance prévue pour la Course (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Les karts seront directement dirigés vers le Parc Fermé et la Course sera considérée comme s'étant terminée lorsque le kart de tête aura franchi la Ligne au terme du tour précédant celui au cours duquel la Course a été arrêtée. La totalité des points sera attribuée.

2.22 - Reprise d'une course (Manche Qualificative ou Course de la phase finale)
Après une situation de suspension le délai doit être aussi court que possible, et dès que l'heure de la reprise sera connue les Pilotes en seront informés. Dans tous les cas, un avertissement sera donné au minimum 10 minutes avant. Des panneaux seront présentés 10 minutes, 5 minutes, 3 minutes, 1 minute et 30 secondes avant la reprise. Chaque signal sera accompagné d'un avertissement sonore. Il sera permis de travailler sur les karts uniquement au Parc d'Assistance, les seuls intervenants par kart pouvant être le Pilote lui-même et son Mécanicien attitré, détenteur du laissez-passer adéquat. Si le règlement de l'Epreuve le permet, il sera permis d'introduire dans ce même Parc d'Assistance du matériel de substitution (uniquement celui identifié dans le cas de châssis et/ou moteurs). Le ravitaillement en carburant sera autorisé. Tous les karts doivent être prêts à la présentation du panneau 3 minutes.

- the classification of the Race will be the classification at the end of the lap prior to that during which the signal to stop the Race was given,
- karts or rescue vehicles may be on the track,

- the circuit may be totally blocked because of an accident,

- the weather conditions may have made it impossible to drive on the circuit at racing speed.

B. The procedure to be followed varies according to the number of laps completed by the Race leader before the signal to stop the Race was given:

Case A: less than 2 laps. No points will be awarded. If the Race can be resumed, a new start will be given within 30 minutes after presentation of the red flag (in the conditions provided for under Article 2.19 F). The length of the new race will be the full original race distance. The original start will be deemed null and void.

The starting grid will be the same as for the original race. Those Drivers having crossed the Finish Line at the end of the lap prior to that during which the race was stopped and those who were in the Repairs Area when the red flag was shown will be eligible to take the restart, either in their original kart or in their second kart. Unoccupied places on the grid shall remain vacant.

Case B: more than 2 laps but less than 75% of the distance scheduled for the Race (rounded up to the nearest whole number of laps). If the Race can be resumed, Article 2.22 will apply. Should this not be possible, half the points will be awarded.

Case C: 75% or more of the Race distance (rounded up to the nearest whole higher number of laps). The karts shall be sent directly to the Parc Fermé and the Race will be deemed to have finished when the leading kart crossed the Line at the end of the lap prior to that during which the Race was stopped. Full points will be awarded.

2.22 - Resuming a race (Qualifying Heat or Race of the final phase)
After a suspending situation, the delay will be kept as short as possible and as soon as a resuming time is known, Drivers will be informed. In all cases at least a 10 minutes' warning will be given. Boards will be presented 10 minutes, 5 minutes, 3 minutes, 1 minute and 30 seconds before the resumption. Each signal will be accompanied by an audible warning.
Working on karts will be allowed only in the Servicing Park; the only persons allowed to intervene on a kart are the Driver himself and his appointed Mechanic, holder of the appropriate pass. If the regulations of the Event provide for this possibility, it will be allowed to introduce spare equipment (only the equipment identified in the case of chassis and/or engines) in the Servicing Park. Refuelling will be allowed. All karts must be ready at the 3 minutes board.

La Course ou la Manche sera reprise selon la procédure « SLOW » et l'Article 2.20 s'appliquera. La longueur de la nouvelle course sera égale à la différence entre le nombre de tours prévus et le nombre de tours accomplis. Les Pilotes ayant franchi la Ligne d'Arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été arrêtée et ceux qui se trouvaient dans la Zone de Réparations (excepté lors d'une Course de la phase finale) quand le drapeau rouge a été déployé seront admis à prendre le nouveau départ, soit à bord de leur kart d'origine soit avec le deuxième kart. Le premier kart et le deuxième kart sont autorisés dans le Parc d'Assistance «Départ».
Les places lors de la reprise seront déterminés par l'ordre d'arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été suspendue.

The Race or Heat will be resumed with the "SLOW" process and Article 2.20 will apply. The length of the new race will be equal to the difference between the scheduled number of laps and the number of laps covered. The Drivers who have crossed the Finish Line at the end of the lap prior to that on which the race was stopped and those who were in the Repairs Area (except in a final phase Race) when the red flag was shown will be allowed to take the new start, either in their original kart, or with the second kart. The first kart and the second kart are allowed in the «Start» Servicing Park.

Resuming start positions will be determined by the finishing order at the end of the lap before the one on which the race was suspended.

2.23 - Arrivée
A. Le signal de fin de course sera donné sur la Ligne dès que le kart en tête de la course aura parcouru soit la distance intégrale prévue pour la course, soit la plus grande distance pendant la durée prévue de la course.
B. Si le signal de fin de course est donné pour une raison autre que celles prévues à l'Article 2.21 A, avant que le kart de tête n'ait effectué le nombre de tours prévus ou que le temps prescrit ne soit écoulé, la course sera considérée comme terminée lorsque le kart de tête aura franchi la Ligne pour la dernière fois avant que le signal n'ait été donné. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où, dans des conditions normales, la fin de course aurait été décidée s'il n'y avait pas eu de retard.

2.23 - Finish
A. The signal indicating the end of the race shall be given on the Line as soon as the leading kart has covered either the full race distance or the greatest distance during the time scheduled for the race.
B. Should, for any reason other than under Article 2.21 A, the signal indicating the end of the race be given before the leading kart completes the scheduled number of laps or before the prescribed time has elapsed, the race will be deemed to have finished when the leading kart last crossed the Line before the signal was given. Should the signal indicating the end of the race be delayed for any reason, the Race will be deemed to have finished when, under normal circumstances, the end of the race would have been decided if there had been no delay.

C. Après avoir reçu le signal de fin de course, tous les karts devront aller directement au Parc Fermé, en empruntant le tracé normal de la piste, sans retard inutile, sans effectuer des dérapages, sans s'arrêter et sans assistance (à l'exception de celle des Commissaires de Piste si nécessaire).
Tout kart classé se trouvant dans l'impossibilité de gagner le Parc Fermé par ses propres moyens sera placé sous le contrôle exclusif des Commissaires de Piste, qui veilleront à ce que le kart soit conduit au Parc Fermé en toute régularité.

C. After having received the signal indicating the end of the race, all karts shall directly go to the Parc Fermé, using the normal course of the track, without any unnecessary delay, without performing doughnuts, without stopping and without any help (except that of Marshals if necessary).
Any classified kart unable to reach the Parc Fermé by its own means will be placed under the exclusive control of Marshals, who will supervise the taking of the kart to the Parc Fermé in a regular manner.

D. Pour qu'une arrivée soit jugée valable, tout Pilote devra avoir franchi la Ligne d'Arrivée assis au volant de son kart.

D. For a finish to be considered valid, a Driver must have crossed the Finish Line seated at the wheel of his kart.

E. En cas d'ex æquo sur la Ligne d'Arrivée révélés par le chronométrage ou par un système de photo-finish (lequel prévaudra sur le chronométrage et/ou le rapport du Juge à l'Arrivée, si un tel Juge avait été nommé), les Pilotes à égalité seront départagés en fonction du meilleur tour enregistré par chacun d'eux lors de la course concernée.

E. In the case of a dead heat on the Finish Line revealed by timekeeping or by a photo finish system (which shall prevail over timekeeping and/or a report from the Finish Line Judge, if such a Judge had been appointed), the rule for deciding between tying Drivers shall be the fastest lap time recorded by each Driver during the race concerned."

2.24 - Incidents
Un «Incident» signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs Pilotes (ou toute action d'un Pilote, rapportée aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course ou le Directeur d'Épreuve ou notés par les Commissaires Sportifs et rapportés au Directeur de Course ou

2.24 - Incidents
An «Incident» means a fact or a series of facts involving one or several Drivers (or any Driver's action reported to the Stewards by the Clerk of the Course or the Race Director or noted by the Stewards and reported to the Clerk of the Course or the Race Director for investigation), who:

au Directeur d'Épreuve pour enquête), qui a ou ont:
- provoqué l'arrêt d'une Course en application de l'Article 142 du Code;
- violé les présentes Prescriptions ou le Code;
- pris un départ anticipé;
- violé la signalisation par drapeaux;
- fait prendre un faux départ à un ou plusieurs karts;
- causé une collision;
- fait quitter la piste à un Pilote;
- illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime d'un Pilote;
- illégitimement gêné un autre Pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.

- provoked the stopping of a Race in application of Article 142 of the Code;
- violated these Sporting Regulations or the Code;
- had jumped the start;
- have not respected flag signalling;
- have caused one or several karts to take a false start;
- have caused a collision;
- have forced another Driver out of the track;
- have illegally prevented a legitimate passing manoeuvre by a Driver;
- have illegally impeded another Driver during a passing manoeuvre.

a) Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur d'Épreuve ou du Directeur de Course, si un ou des Pilote(s) est/sont mêlé(s) à un Incident; il(s) ne doi(ven)t pas quitter le circuit sans le consentement des Commissaires Sportifs.
b) Si un Pilote est impliqué dans un Incident et qu'il en a été informé par les Commissaires Sportifs dans les trente minutes suivant la fin de la Course, il ne doit pas quitter le circuit sans leur accord.
c) Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision.

a) It will be the responsibility of the Stewards to decide, further to a report or a request from the Race Director or of the Clerk of the Course, if one or several Driver(s) is/are involved in an Incident; he/they must not leave the circuit without the Stewards' agreement.
b) If a Driver is involved in an Incident , and if he was informed of this by the Stewards within thirty minutes after the end of the Race, he must not leave the circuit without their agreement.
c) The Stewards may use any video or electronic system likely to help them to take a decision.

Les Commissaires Sportifs doivent infliger une pénalité en temps de 10 secondes à tout Pilote ayant causé un Incident. Si l'Incident est causé au cours d'une séance d'Essais Qualificatifs, ils doivent procéder à l'annulation de ses trois meilleurs temps réalisés dans la séance concernée. Toutefois, prenant en compte sa gravité, les Commissaires Sportifs pourront décider, à la place de la pénalité en temps de 10 secondes, d'une sanction parmi celles prévues dans l'échelle des pénalités à l'Article 153 du Code.

The Stewards shall inflict a 10-second time penalty on any Driver having caused an Incident. If the Incident was caused during a Qualifying Practice session, they shall proceed to the cancellation of the three fastest times which he/she achieved in the session concerned. However, considering its serious nature, the Stewards may decide, instead of the 10-second time penalty, of a sanction among those provided for in the penalty scale of Article 153 of the Code.

2.25 - Classements
A. L'Organisateur peut prévoir dans son Règlement Particulier des subdivisions par groupes de karts, des subdivisions par classes de cylindrée ou encore des classements spéciaux fondés sur un indice de performance.

B. L'ASN de l'Organisateur d'une Épreuve doit en envoyer les résultats au Secrétariat de la CIK-FIA dans la semaine qui suit l'Épreuve.

2.25 - Classifications
A. In his Supplementary Regulations, the Organiser may provide for subdivisions per groups of karts, subdivisions per cylinder cubic capacity classes or special classifications based on a performance rating.

B. The ASN of the Organiser of an Event must send its results to the Secretariat of the CIK-FIA in the week after the Event.

2.26 - Réclamations et Appels
Le Règlement Particulier doit comprendre tous les renseignements nécessaires concernant le montant des droits de réclamation ou d'appel fixés par l'ASN.

2.26 - Protests and Appeals
The Supplementary Regulations shall include all the necessary information concerning the amount of the protest or appeal fees set by the ASN.

2.27 - Application et interprétation des Prescriptions Générales
En cas de différend relatif à l'interprétation des présentes Prescriptions, seule l'ASN de l'Organisateur est qualifiée pour prendre une décision, sans préjudice du droit d'appel, conformément au Code.

2.27 - Application and interpretation of the General Prescriptions
In the case of a dispute concerning the interpretation of these Prescriptions, only the Organiser's ASN is qualified to take a decision, without prejudice of the right to appeal, in accordance with the Code.

2.28 - Couverture médias équitable et impartiale de l'Épreuve

L'Organisateur d'une Épreuve devra s'assurer que la personne habilitée à exploiter les droits de retransmission fera en sorte que l'Épreuve soit couverte de façon équitable et impartiale et que les résultats de cette dernière ne soient pas déformés.

2.28 - Fair and impartial media coverage of the Event

The Organiser of an Event shall ensure that the person entitled to exploit the broadcasting rights shall arrange for the Event to be covered in a fair and impartial manner and for the results of the Event not to be altered.

CHAPITRE 3 : PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES APPLICABLES À TOUS LES CHAMPIONNATS, COUPES ET TROPHÉES CIK-FIA DE KARTING

Dans le cadre des Championnats, Coupes et Trophées CIK-FIA de Karting, toutes les dispositions des Prescriptions Générales (Chapitre 2) s'appliquent et se trouvent complétées par les présentes Prescriptions Spécifiques.

Le contrôle et la bonne marche des Épreuves de Championnats CIK-FIA pour les véhicules dénommés «karts» devront être assurés dans chaque pays par l'Autorité Sportive Nationale («ASN») détenant le pouvoir sportif en vertu de son affiliation à la FIA.

La CIK-FIA organise les Championnats internationaux, ainsi que des Trophées et Coupes (ci-après dénommés «Championnats CIK-FIA») qui sont la propriété de la CIK-FIA. Toutes les parties concernées (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisateurs, Promoteur, Concurrents et circuits) s'engagent à appliquer ainsi qu'à observer les règles régissant le Championnat.

1 - Règlement
Dans le Règlement Sportif, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et n'ont pas d'autorité réglementaire.

2 - Organisation
Les Championnats CIK-FIA se déroulent en une seule ou plusieurs Épreuves.

3 - Karts admis
Ne peuvent être admis à une Épreuve de Championnat CIK-FIA que les karts conformes au Règlement Technique de Karting de la CIK-FIA.

4 - Inscription et organisation des Épreuves de Championnat CIK-FIA
A. Seule la FIA est habilitée à déterminer le calendrier des Épreuves des Championnats CIK-FIA et à en confier l'organisation aux ASN.

B. Seule la FIA est habilitée à accorder l'organisation d'un Championnat CIK-FIA à une ASN selon les règlements particuliers d'attribution.

C. Au cas où une ASN déléguerait son organisation à un tiers, l'ASN demeurerait responsable vis-à-vis de la CIK-FIA en ce qui concerne le respect de tous les règlements. Aucun Constructeur, aucune association de Constructeurs, aucun Concurrent ne pourra organiser ou être associé à une ASN, à un club affilié à cette ASN ou à un Organisateur, pour l'organisation d'une Épreuve de Championnat CIK-FIA.

D. Les Championnats CIK-FIA ne peuvent se dérouler que sur un circuit homologué par la CIK-FIA, détenant une Licence circuit de degré A ou B (pour les circuits courts) ou une Licence circuit FIA de degré 1 à 4 (pour les circuits

CHAPTER 3: SPECIFIC PRESCRIPTIONS APPLICABLE TO ALL CIK-FIA KARTING CHAMPIONSHIPS, CUPS AND TROPHIES

Within the framework of the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, all provisions of the General Prescriptions (Chapter 2) are applied and are completed by these Specific Prescriptions.

The control and good running of the CIK-FIA Championship Events for vehicles called «karts» shall be ensured in each country by the National Sporting Authority («ASN») holding the sporting power in accordance with its FIA membership.

The CIK-FIA organises the international Championships, as well as Trophies and Cups (hereafter called «CIK-FIA Championships») which are the property of the CIK-FIA. All parties concerned (FIA, CIK-FIA, ASN, Organisers, Promoter, Entrants and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Championship.

1 - Regulations
Headings in the Sporting Regulations are for ease of reference only and do not form part of these regulations.

2 - Organisation
The CIK-FIA Championships are held in either one or several Events.

3 - Eligible karts
Only karts complying with the Karting Technical Regulations may be accepted in a CIK-FIA Championship Event.

4 - Entry and organisation of CIK-FIA Championship Events
A. Only the FIA is entitled to determine the calendar of the CIK-FIA Championship Events and to entrust ASNs with their organisation.

B. Only the FIA is entitled to grant the organisation of a CIK-FIA Championship to an ASN in accordance with the specific awarding regulations.

C. Should an ASN delegate its organisation to a third party, the ASN would remain responsible vis-à-vis the CIK-FIA as regards the respect of all the regulations. No Manufacturer, no association of Manufacturers, no Entrant may organise or be associated with an ASN, with a club affiliated to that ASN or with an Organiser, for the organisation of an Event counting towards a CIK-FIA Championship.

D. CIK-FIA Championships may be held only on circuits homologated by the CIK-FIA and holding a grade A or B circuit Licence (for short circuits) or a grade 1 to 4 FIA circuit Licence (for long circuits).

longs).

E. Toute candidature pour l'organisation d'une Épreuve devra parvenir au Secrétariat de la CIK-FIA au plus tard mi-mai de l'année précédant la date de l'Épreuve (excepté pour les Épreuves sur circuits longs, dont les candidatures pourront être soumises en septembre), accompagnée d'un dossier complet. Toute réglementation nationale particulière doit être soumise à la CIK-FIA au moment de la candidature pour l'inscription de l'Épreuve au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA. Seule l'approbation de la CIK-FIA peut rendre effectives de telles réglementations particulières pour l'Épreuve. La CIK-FIA assurera que tous les candidats Concurrents soient informés de telles réglementations particulières avant la date de clôture des engagements.

E. Any application for the organisation of an Event must reach the CIK-FIA Secretariat with a full dossier at the latest in mid May of the year before the date of the Event (except for Events held on long circuits, which can be applied for in September). Any specific national regulations must be submitted to the CIK-FIA with the original application for inclusion of the Event on the CIK-FIA International Sporting Calendar. Only with the approval of the CIK-FIA can such specific regulations come into force for the Event. The CIK-FIA will ensure that all applicant Entrants are informed of such specific regulations before the closing date of entries.

F. Tous les Organisateurs d'Épreuves de Championnats CIK-FIA s'engagent à respecter tous les textes régissant le Championnat par le fait même d'organiser l'Épreuve.

F. All Organisers of CIK-FIA Championship Events undertake to respect all texts governing the Championship by the very fact of organising the Event.

G. Les Épreuves d'un même Championnat doivent être séparées par deux semaines au moins. La CIK-FIA se réserve le droit de réduire cet intervalle en raison de circonstances particulières.

G. Events of one and the same Championship must be separated by at least two weeks. The CIK-FIA reserves the right to reduce this interval according to particular circumstances.

H. Une participation minimale de 20 Pilotes par catégorie est fixée pour que le titre d'un Championnat CIK-FIA soit attribué. Un participant est un Pilote qui figure sur la Liste des Participants établie à l'issue des Vérifications Sportives et Techniques.

H. A minimum participation of 20 Drivers per category is set for the awarding of a CIK-FIA Championship title. A participant is a Driver whose name appears on the List of Participants drawn up at the end of the Sporting Checks and Scrutineering.

I. Une Épreuve peut être annulée si les karts de moins de douze Pilotes ont satisfait aux Vérifications Techniques. Si aucune formule de remplacement ne peut être trouvée, la CIK-FIA étudiera toute solution palliative.

I. An Event may be cancelled if the karts of fewer than twelve Drivers have passed Scrutineering. If no alternative formula can be found, the CIK-FIA will study any palliative solution.

J. Le droit de lier le nom d'une entreprise, organisation ou marque commerciale à un Championnat CIK-FIA est réservé exclusivement à la CIK-FIA. Sauf accord écrit préalable de la CIK-FIA, aucun Organisateur ou groupement d'Organisateurs dont l'/les Épreuve(s) fait/font partie d'un Championnat CIK-FIA ne peut indiquer ou faire croire que ledit Championnat est subventionné ou aidé financièrement, soit directement, soit indirectement, par une entreprise ou organisation commerciale.

J. The right to associate the name of a company, an organisation or a commercial make to a CIK-FIA Championship is exclusively reserved for the CIK-FIA. Unless there is a previous written agreement of the CIK-FIA, no Organiser or group of Organisers whose Event(s) is/are part of a CIK-FIA Championship may indicate or make believe that the said Championship is sponsored or financially helped, either directly or indirectly, by a commercial firm or organisation.

K. Toute ASN qui désire qu'une nouvelle Épreuve soit incluse dans un Championnat doit en aviser la CIK-FIA, qui désignera au moins un Observateur de la CIK-FIA devant être présent à l'Épreuve organisée dans le courant de l'année qui précède celle au cours de laquelle l'Épreuve doit être inscrite au Calendrier Sportif International de la CIK-FIA.

K. Any ASN wishing a new Event to be included in a Championship must advise the CIK-FIA, which will appoint at least one CIK-FIA Observer, who must be present at the Event organised the year before that in which the Event is to be entered on the CIK-FIA International Sporting Calendar.

5 - Déplacement ou annulation d'une Épreuve de Championnat CIK-FIA

A. Suite à tout déplacement ou annulation, la CIK-FIA pourra désigner une Épreuve de remplacement en choisissant parmi les Épreuves de réserve éventuelles.

5 - Change of date or cancellation of a CIK-FIA Championship Event

A. The CIK-FIA may designate a replacement for a cancelled Event or for an Event the date of which has changed, by choosing among possible reserve Events.

B. Le déplacement ou l'annulation d'une Épreuve avec

B. The change of date or cancellation of an Event with less

un préavis inférieur à trois mois pourra entraîner le refus d'inscription de l'Épreuve ou d'une autre Épreuve proposée par l'ASN pour le Championnat de l'année suivante, sauf s'il s'agit d'un cas de force majeure admis par la CIK-FIA.

6 - Publication du Règlement Particulier
A. Un mois avant l'Épreuve, l'ASN organisatrice devra adresser à toutes les ASN participantes des copies du Règlement Particulier, qui devra être accepté par la CIK-FIA au moins deux mois avant l'Épreuve.

B. Lorsque l'Organisateur enverra son Règlement Particulier à la CIK-FIA pour acceptation, il devra joindre obligatoirement son attestation d'assurance Responsabilité Civile couvrant l'ensemble du déroulement de la manifestation.

C. Les règlements seront publiés en français et en anglais; le cas échéant, ils pourront être traduits en d'autres langues.

7 - Délégués CIK-FIA
A. Pour chaque Épreuve, la CIK-FIA pourra désigner les délégués suivants:
- au moins un Délégué Technique,
- un Délégué Médical,
- un Délégué Media,
- un Délégué Sécurité,
- un Délégué Chronométreur,
- un Maître de Cérémonie.

B. Le rôle des délégués de la CIK-FIA [excepté le(s) Délégué(s) Technique(s), qui est/sont responsable(s) du Contrôle Technique] est de superviser dans leurs fonctions les Officiels de l'Épreuve, de veiller à ce que tous les règlements régissant le Championnat soient respectés, de formuler les remarques qu'ils jugeraient nécessaires et de dresser tout rapport nécessaire concernant le déroulement de l'Épreuve dans leur champ de compétence.

8 - Officiels
Les Officiels suivants seront désignés par la CIK-FIA:
- deux Commissaires Sportifs internationaux, dont l'un sera nommé Président du Collège, de nationalité différente de celle de l'Organisateur, choisis parmi la liste des Commissaires Sportifs établie par la CIK-FIA.
- la CIK-FIA se réserve le droit de nommer également un Directeur d'Épreuve et un Observateur.

Les Officiels suivants seront désignés par l'ASN qui organise l'Épreuve ou délivre le permis pour l'Épreuve, et leurs noms seront communiqués à la CIK-FIA en même temps que le Règlement Particulier de l'Épreuve:
- un Commissaire Sportif choisi parmi les licenciés de l'ASN,
- un Commissaire Technique en chef,
- un Directeur de Course qui sera choisi parmi ceux admis par la CIK-FIA,
- un Directeur de Course adjoint,
- un Secrétaire de la manifestation,
- un Médecin en chef et un second médecin,
- un Chronométreur en chef (seulement si un Délégué

than three months notice may entail refusal of the entry of the Event or of any other Event proposed by the ASN for the Championship of the following year, except in cases of force majeure accepted by the CIK-FIA.

6 - Publication of the Supplementary Regulations
A. One month before the Event, the organising ASN shall send to all participating ASNs copies of the Supplementary Regulations, which must have been approved by the CIK-FIA at least two months before the Event.

B. When the Organiser sends his Supplementary Regulations to the CIK-FIA for approval, he must enclose his Civil Liability insurance certificate covering the entire meeting.

C. The regulations shall be published in French and in English; should the need arise, they can also be translated into other languages.

7 - CIK-FIA Delegates
A. For each Event the CIK-FIA may nominate the following delegates:
- at least one Technical Delegate,
- a Medical Delegate,
- a Media Delegate,
- a Safety Delegate;
- a Timekeeping Delegate,
- a Master of Ceremony.

B. The role of the CIK-FIA delegates [except the Technical Delegate(s), who is/are responsible for Scrutineering] is to supervise the Officials of the Event in their duties, to see that all the regulations governing the Championship are respected, to make any comments they deem necessary and to draw up any necessary reports concerning the running of the Event in their field of competence.

8 - Officials
The following Officials will be appointed by the CIK-FIA:
- two international Stewards, one of whom will be nominated Chairman of the Panel, of a nationality different from that of the Organiser, chosen from the list of Stewards drawn up by the CIK-FIA.
- the CIK-FIA reserves the right also to appoint a Race Director and an Observer.

The following Officials will be appointed by the ASN organising the Event or delivering the permit to organise the Event, and their names will be sent to the CIK-FIA at the same time as the Supplementary Regulations of the Event:
- a Steward chosen from among the ASN's licence-holders,

- a Chief Scrutineer,
- a Clerk of the Course chosen from those admitted by the CIK-FIA,
- a deputy Clerk of the Course,
- a Secretary of the meeting,
- a Chief Medical Officer and a second doctor,
- a Chief Timekeeper (only if a Timekeeping Delegate is

Chronométreur n'est pas nommé par la CIK-FIA).

not appointed by the CIK-FIA).

Le Directeur d'Épreuve, le Directeur de Course, le(s) Délégué(s) Technique(s), le Délégué Chronométreur et les Commissaires Sportifs doivent être présents à l'Épreuve au plus tard une heure avant l'heure de clôture des Vérifications Sportives.

The Race Director, the Clerk of the Course, the Technical Delegate(s), the Timekeeping Delegate and the Stewards must be present at the Event at the latest one hour before the closing of the Sporting Checks.

Le Directeur de Course doit se tenir à la Direction de Course et en contact avec tous les postes de Commissaires à tout moment lorsque les karts sont autorisés à rouler sur la piste. Le Président du Collège des Commissaires Sportifs, le Directeur d'Épreuve, le Directeur de Course et le(s) Délégué(s) Technique(s) ou à défaut, le Commissaire Technique en chef, doivent être en contact radio permanent.

The Clerk of the Course must stay at Race Control and be in contact with all Marshals' posts whenever karts are allowed to drive on the track. The Chairman of the Panel of Stewards, the Race Director, the Clerk of the Course and the Technical Delegate(s) or, failing that, the Chief Scrutineer, must be in permanent radio contact.

9 - Acceptation des engagements des Pilotes

A. Les demandes d'engagement seront envoyées par les Concurrents, à l'adresse figurant sur les formulaires officiels imprimés et diffusés par la CIK-FIA, après que les Concurrents auront fait viser leur formulaire par leur ASN. Une inscription sans visa de l'ASN sera considérée comme nulle et non avenue. Sauf réglement particulier, les inscriptions seront clôturées au plus tard cinq semaines avant le déroulement de l'Épreuve ou l'ouverture du Championnat.

9 - Acceptation of Drivers' entries

A. Once Entrants have had their forms stamped by their ASNs, they shall send their entry applications to the address appearing on the official forms printed and issued by the CIK-FIA. An entry application without a visa from the ASN will be considered as null and void. Except in the case of specific regulations, entries will be closed at the latest five weeks before the Event is held or before the opening of the Championship.

B. Le nombre total des engagés peuvent être limités (voir Prescriptions Spécifiques éventuelles contenues dans les Règlements Sportifs des Championnats CIK-FIA).

B. The total number of entries may be limited (see possible Specific Prescriptions included in the Sporting Regulations of the CIK-FIA Championships).

C. Un Pilote pourra s'engager dans un seul Championnat au cas où plusieurs Championnats se courraient dans le cadre d'une même manifestation.

C. A Driver may enter only one Championship if several Championships are held within the framework of one and the same meeting.

D. Aucun changement de Pilote ne sera admis après la clôture des inscriptions.

D. No Driver change will be allowed after the closing date of entries.

E. Toutes les candidatures seront étudiées par la CIK-FIA, qui publiera la liste des karts et des Pilotes acceptés, avec leurs numéros de compétition, au plus tard 15 jours après la date de clôture des engagements.

E. All applications will be studied by the CIK-FIA, which will publish the list of karts and Drivers accepted, with their racing numbers, at the latest 15 days after the closing date of entries.

10 - Conditions générales

A. Il incombe aux Concurrents d'assurer que toutes les personnes concernées par leur engagement observent toutes les dispositions du Code, du Règlement Technique et du Règlement Sportif. Si un Concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à l'Épreuve, il doit désigner son représentant par écrit. À tout moment d'une Épreuve, la personne chargée d'un kart engagé est responsable conjointement et solidairement avec le Concurrent, de façon à assurer l'observation des dispositions.

10 - General conditions

A. It is the Entrant's responsibility to ensure that every person concerned by his entry observes all the provisions of the Code, of the Technical Regulations and of the Sporting Regulations. If an Entrant is unable to be present in person at the Event he must nominate his representative in writing. The person having charge of an entered kart during any part of an Event is responsible jointly and severally with the Entrant for ensuring that the provisions are observed.

B. Les Concurrents doivent assurer que leurs karts respectent les conditions de conformité et de sécurité pendant toute la durée de l'Épreuve.

B. Entrants must ensure that their karts comply with the conditions of conformity and safety throughout the Event.

C. La présentation d'un kart aux Vérifications Techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

C. The presentation of a kart for Scrutineering will be deemed an implicit statement of conformity.

D. Les Concurrents, Pilotes, assistants et invités devront à

D. Entrants, Drivers, assistants and guests must at all

tout instant porter les insignes d'identification appropriés qui leur auront été remis conformément aux prescriptions de l'Article 13 des présentes Prescriptions Spécifiques.

11 - Vérifications Sportives et Techniques
A. Voir l'Article 2.10 des Prescriptions Générales.

B. Lors de la première Épreuve, la CIK-FIA vérifiera toutes les licences.

C. Lors des Vérifications Techniques de l'Épreuve (pour lesquelles un ordre de passage des Pilotes sera communiqué au tableau officiel d'affichage), il sera procédé à un marquage du châssis et des pièces principales des moteurs (1/2 carter et cylindre), ainsi que des 10 pneus «slicks» (5 avant et 5 arrière) maximum autorisés pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Phase Finale. Les châssis, moteurs et pneus «slicks» seront marqués au moyen de codes-barres. Les codes-barres sur les pneus seront appliqués par les Manufacturiers lors de la vulcanisation des pneus. Les châssis et moteurs seront identifiés par des autocollants à codes-barres fournis et mis en place par les Commissaires Techniques. Les moteurs, qui seront marqués de deux autocollants (un sur le cylindre, l'autre sur un 1/2 carter), devront comporter des emplacements de 28 x 20 mm, totalement propres et dégraissés, et fraisés selon les positions décrites sur une annexe à la Fiche d'Homologation.
À tout moment de l'Épreuve, les marquages devront être intacts et parfaitement lisibles. Il est interdit d'appliquer un matériau ou un produit quelconque sur les marquages. Un marquage détérioré ou illisible, qu'elle qu'en soit la raison, sera passible pour le Pilote concerné de l'exclusion de l'Épreuve. La même sanction sera applicable en cas d'échange de matériel entre Pilotes. Les Concurrents concernés et tous les Pilotes qu'ils auront inscrits pourront être exclus de l'Épreuve concernée.
Avant et après chaque séance d'Essais, chaque Manche et chaque Course de la phase finale, les Commissaires Techniques pourront vérifier si le marquage du matériel est conforme. À la fin de chaque séance d'Essais, de chaque Manche et de chaque Course de la phase finale, le Pilote devra s'assurer que les marquages sont intacts. Si un marquage subit une altération ou une déformation, le Pilote devra en informer immédiatement le(s) Délégué(s) Technique(s) ou le Commissaire Technique en Chef avant de quitter le Parc d'Assistance.

D. L'échange de moteurs, de châssis, de l'ensemble du châssis/moteur et des pneus est interdit entre les différents Pilotes. Aucun changement du châssis, du moteur ou de l'ensemble du châssis/moteur ne pourra être effectué pendant la procédure de départ ni entre le départ et l'arrivée des Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives, Repêchage ou Courses de la phases finale. Les contrevenants seront exclus de l'Épreuve concernée.

E. Le système de mesure du régime maximum fourni par la CIK-FIA pourra être utilisé dans les catégories où une limite de régime est prescrite. Ce système servira à la transmission en temps réel et au stockage des données de régimes maxima acquises. Il devra être installé dans

times wear the appropriate identification credentials which have been handed to them in accordance with the prescriptions of Article 13 of these Specific Prescriptions.

11 - Sporting Checks and Scrutineering
A. See Article 2.10 of the General Prescriptions.

B. At the first Event, the CIK-FIA will control all licences.

C. At Scrutineering of the event (for which the order in which Drivers are to pass will be indicated on the official posting board), the chassis and the main engine parts (1/2 crankcase and cylinder), as well as the 10 "slick" tyres (5 front and 5 rear) maximum allowed for non-Qualifying Practice, Qualifying Rounds and the Final Phase, will be marked. The chassis, engines and "slick" tyres will be marked by means of bar codes. The bar codes will be applied to the tyres by the tyre Manufacturers at the vulcanisation. The chassis and engines will be identified by means of bar code stickers to be supplied and applied by the Scrutineers. The engines, which will be marked by two stickers (one on the cylinder and the other on a 1/2 crankcase), shall comprise spaces of 28 x 20 mm, totally clean without any grease, and milled in accordance with the locations described on an appendix to the Homologation Form.

At all times throughout the Event these markings shall be intact and perfectly readable. It is forbidden to apply any material or product on the markings. A Driver with a marking that is damaged or unreadable for whatever reason will be liable to exclusion from the Event. The same sanction will be applicable in the event of an exchange of equipment between Drivers. The Entrants concerned and all the Drivers they have entered may be excluded from the Event concerned.
Before and after every Practice session, every Heat and every Race of the final phase, the Scrutineers may control whether the marking of the equipment complies with the rule. At the end of every Practice session, of every Heat and of every Race of the final phase, the Driver shall ensure that his markings are intact. If a marking has undergone an alteration or a deformation, the Driver shall immediately inform the Technical Delegate(s) or the Chief Scrutineer before leaving the Servicing Park.

D. *Changing engines, chassis, the chassis/engine unit and tyres between the various Drivers is forbidden.*
No change of the chassis, of the engine or of the chassis/engine unit may be carried out during the starting procedure or between the start and finish of the Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heat or Races of the final phase. Offenders will be excluded from the Event concerned.

E. The maximum RPM measurement system supplied by the CIK-FIA may be used in categories where an engine speed limit is prescribed. This system shall be used for real time transmission and for the storage of the logged maximum RPM data. It must be installed in strict accor-

le strict respect des instructions y afférentes. Il sera de la responsabilité des Concurrents de l'installer et de le faire fonctionner correctement. Il sera également de la responsabilité des Concurrents de s'assurer que le moteur ne dépasse pas le régime maximal autorisé. A chaque retour au Parc d'Assistance «Arrivée», les karts devront être mis à disposition pour vérification et téléchargement des données. Toute vérification se fera en présence du Pilote et/ou du Mécanicien «A» concerné.

F. Contrôle des embrayages des moteurs KF par système d'acquisition de données embarqué sur les karts et fourni par la CIK-FIA.
Ce système doit être utilisé pendant les Épreuves et servira uniquement au stockage des données acquises. Ce système doit être installé dans le strict respect des instructions de montage communiquées par la CIK-FIA et doit fonctionner à tout moment pendant les Essais, Manches et Courses.
Il est de la responsabilité de tous les Concurrents d'installer dans le Parc d'Assistance «Départ» le système distribué par la CIK-FIA et de le faire fonctionner correctement.

Le poids du système est inclus dans le poids minimum du Kart.
Il est de la responsabilité des Concurrents de s'assurer que le patinage de l'embrayage ne dépasse pas le seuil maximal autorisé (embrayage en prise directe, 100%, à 5000 tr/min maximum, en toutes conditions).
À la fin de chaque séance d'Essais, Manche et/ou Course, les karts doivent être mis à disposition des Commissaires Techniques dans le Parc d'Assistance «Arrivée» pour récupération et vérification des systèmes d'acquisition, et pour exportation des données.
Ce système d'acquisition de données vérifie au minimum :
- le régime moteur ;
- la vitesse des roues arrière.
Ce système d'acquisition de données permet d'analyser au minimum :
- le régime moteur;
- la vitesse des roues arrière;
- le ratio entre ces 2 données.
Après exportation des données par un Commissaire Technique dans le Parc d'Assistance «Arrivée», il analysera les données et vérifiera que le fonctionnement de l'embrayage est conforme. Dans le cas où un patinage de l'embrayage au-delà du seuil maximum autorisé serait constaté, le Commissaire Technique dressera un rapport à l'attention du/des Délégué(s) Technique(s) et des Commissaires Sportifs.
Les coûts de réparation consécutifs à tout endommagement du système d'acquisition de données embarqué par les Concurrents seront entièrement à la charge de ceux-ci.

G. Contrôle des décibels
En application conjointe avec l'Article 2.19.1 du Règlement Technique, en cas de dépassement du seuil autorisé de bruit, les pénalités suivantes seront appliquées :
Lors des Essais Qualificatifs :
- pénalité de 3 places pour tout dépassement jusqu'à 1 dB au-delà du seuil prescrit ;
- pénalité de 6 places pour tout dépassement compris

dance with the corresponding instructions. All Entrants are themselves responsible for the correct installation and the correct functioning thereof. It will also be the Entrants' responsibility to ensure that the engine does not exceed the maximum authorised engine speed. At each return to the «Finish» Servicing Park, the karts must be available for checking and downloading the data. Every check will be carried out in the presence of the Driver and/or of the «A» Mechanic concerned.

F. *Control of KF engine clutches by means of a data logging system carried on board the karts and supplied by the CIK-FIA.*
This system must be used during the Events, exclusively for the storing of the data logged. This system must be installed in strict accordance with the mounting instructions given by the CIK-FIA and must work at all times during Practice, Heats and Races.

All Competitors are responsible for the installation, in the "Start" Servicing Park, of the data logging system distributed by the CIK-FIA and they must make it function correctly.
The weight of the system is included in the minimum weight of the kart.
It is the Competitors' responsibility to ensure that the slip of the clutch does not exceed the maximum authorised threshold (direct drive clutch, 100%, at 5,000 rpm maximum, under all circumstances).
At the end of each Practice session, Heat and/or Race, the karts must be available for checking by the Scrutineers in the "Finish" Servicing Park so that they can collect and check the data logging systems, and export the data concerned.
This data logging system checks as a minimum:
- the engine speed;
- the speed of the rear wheels.
With this data logging system it is possible to analyse as a minimum:
- the engine speed;
- the speed of the rear wheels;
- the ratio between these 2 data.
Once a Scrutineer has exported the data in the "Finish" Servicing Park, he will analyse the data and check that the functioning of the clutch complies with the regulations. Should it be ascertained that the clutch spins beyond the maximum authorised threshold, the Scrutineer will draw up a report for the attention of the Technical Delegate(s) and of the Stewards.

The costs connected with the repairing of a data logging system damaged by a Competitor shall be completely borne by the latter.

G. Noise Control
In joint application with Article 2.19.1 of the Technical Regulations, if a kart exceeds the authorised noise level the following penalties will be inflicted:
During Qualifying Practice:
- penalty of 3 places for up to 1 dB exceeding the prescribed noise limit;
- penalty of 6 places for excesses comprised between 1

entre 1 et 2 dB au-delà du seuil prescrit ;
- pénalité de 9 places pour tout dépassement compris entre 2 et 3 dB au-delà du seuil prescrit ;
- rétrogradation au minimum à la dernière place du classement pour tout dépassement du seuil prescrit de plus de 3 dB.

- Lors des Manches Qualificatives et lors de la phase finale :
- pénalité en temps de 3 secondes pour tout dépassement jusqu'à 1 dB au-delà du seuil prescrit ;
- pénalité en temps de 6 secondes pour tout dépassement compris entre 1 et 2 dB au-delà du seuil prescrit ;
- pénalité en temps de 9 secondes pour tout dépassement compris entre 2 et 3 dB au-delà du seuil prescrit ;
- rétrogradation au minimum à la dernière place du classement pour tout dépassement du seuil prescrit de plus de 3 dB.

Il reste du pouvoir des Commissaires Sportifs d'infliger une exclusion en cas d'infraction supérieure à ces valeurs et/ou répétitive.

Les mesures de bruit seront systématiquement effectuées dès les libres et/ou Essais nonQualificatifs.

12 - Numéros de compétition et nom du Pilote
A. Les numéros de compétition seront conformes aux dispositions de l'Article 24 du Règlement Technique.

B. Le nom du Pilote doit être inscrit sur chaque carrosserie latérale et être facilement lisible, conformément à l'Article 24 du Règlement Technique. En Championnat du Monde, il doit en outre apparaître en grandes lettres brodées sur la combinaison, dans le haut du dos et sur chacune des jambes.

C. Le drapeau de la nationalité du Pilote sera celui équivalant à la nationalité de sa licence, sauf en Championnat du Monde, où la nationalité du Pilote sera celle qui équivaut à la nationalité de son passeport.

13 - Accès au Paddock
Dès leur arrivée et avant de pouvoir accéder au Paddock, les Concurrents et Concurrents/Pilotes engagés devront se présenter au Secrétariat de l'Organisateur pour leur identification (suivant la réglementation des championnats concernés).

Il leur sera remis:
a) 1 laissez-passer Concurrent (si le Concurrent n'est pas le Pilote lui-même),
b) 1 laissez-passer Pilote (par Pilote inscrit),
c) 2 laissez-passer Mécanicien (par Pilote inscrit), dont un donnant accès aux Parcs d'Assistance,
d) 1 laissez-passer Invité (par Pilote inscrit), donnant accès au Paddock,
e) 1 laissez-passer Véhicule «Paddock» (par Concurrent inscrit),
f) 1 laissez-passer Véhicule «non-Paddock» (par Concurrent inscrit si le Concurrent n'est pas le Pilote lui-même),
g) 1 laissez-passer Véhicule «non-Paddock» (par Pilote inscrit).

and 2 dB beyond the prescribed noise limit;
- penalty of 9 places for excesses comprised between 2 and 3 dB beyond the prescribed noise limit;
- a Driver whose kart's noise exceeds the prescribed noise limit by more than 3 dB will be classified last as a minimum.

- During the Qualifying Heats and in the final phase:
- time penalty of 3 seconds for up to 1 dB exceeding the prescribed noise limit;
- time penalty of 6 seconds for excesses comprised between 1 and 2 dB beyond the prescribed noise limit;
- time penalty of 9 seconds for excesses comprised between 2 and 3 dB beyond the prescribed noise limit;
- a Driver whose kart's noise exceeds the prescribed noise limit by more than 3 dB will be classified last as a minimum.

The Stewards always have the power to exclude a Driver whose infringement is over these figures and/or repetitive.

Noise controls will systematically be carried out from Free Practice and/or non-Qualifying Practice onwards.

12 - Racing numbers and name of the Driver
A. Racing numbers shall comply with the provisions of Article 24 of the Technical Regulations.

B. The name of the Driver shall appear on each side of the lateral bodywork and be clearly legible, in accordance with Article 24 of the Technical Regulations. In the World Championship, it must also appear in large letters embroided on his overall, at the top of his back and on each of his legs.

C. The flag of the Driver's nationality shall be that of the nationality of his licence, except in the World Championship, where the Driver's nationality will be the one appearing on his passport.

13 - Access to the Paddock
As soon as they arrive and before being able to have access to the Paddock, all Entrants and Entrants/Drivers entered must present themselves to the Organiser's Secretariat for identification (according to the regulations of the championships concerned).

They will be given:
a) 1 Entrant's pass (if the Entrant is not the Driver himself),
b) 1 Driver's pass (per entered Driver),
c) 2 Mechanics' passes (per entered Driver), including one giving access to the Servicing Parks,
d) 1 Guest's pass (per entered Driver), giving access to the Paddock,
e) 1 «Paddock» Vehicle pass (per entered Entrant),

f) 1 «non-Paddock» Vehicle pass (per entered Entrant if the Entrant is not the Driver himself),
g) 1 «non-Paddock» Vehicle pass (per entered Driver).

Seuls les Concurrents engagés auront un espace attribué dans le Paddock (une surface gratuite par Pilote engagé de 6 x 9 m).
Les Concurrents ne pourront occuper que les emplacements de Paddock qui leur auront été attribués et qui auront été désignés par la CIK-FIA. Tout Concurrent ne respectant pas cette réglementation se verra expulsé du Paddock et exclu de l'Épreuve.
Aucune modification ne pourra être apportée au plan du Paddock établi par la CIK-FIA. Dès l'ouverture du Paddock aux Concurrents (conformément aux règlements des championnats concernés) durant la semaine où se déroule la manifestation (il ne sera pas autorisé de monter des structures avant le jour de l'installation du Paddock), l'Organisateur mettra à disposition le personnel nécessaire pour assurer le respect du plan du Paddock. Tous les accès au Paddock doivent être contrôlés dès le début de la manifestation.
L'Organisateur pourra délivrer des laissez-passer Visiteurs payants sur base d'un tarif maximum (40 Euros) déterminé par la CIK-FIA pour l'accès au Paddock, mais sans véhicule.

Only entered Entrants will have a space allocated in the Paddock (one free 6 x 9 m surface per entered Driver).

Entrants may occupy only those Paddock spaces that have been allocated to them and designated by the CIK-FIA. Any Entrant who does not respect this rule shall be expulsed from the Paddock and excluded from the Event.

No modification may be made to the Paddock plan. As soon as the Paddock is open to Entrants (according to the regulations of the championships concerned) in the week in which the meeting is held (it will not be permitted to pitch any structures prior to the day of the Paddock installation), the Organiser shall supply the necessary staff in order to ensure the respect of the Paddock plan. All access to the Paddock must be controlled from the very beginning of the meeting.

On the basis of a maximum fee (40 Euros) determined by the CIK-FIA, the Organiser may deliver paying Visitors' passes giving access to the Paddock, but without a vehicle.

Toutes les personnes détenant un laissez-passer permanent délivré par la CIK-FIA pour l'année en cours auront libre accès au Paddock, mais sans véhicule.
Il existe 4 types de laissez-passer permanents CIK-FIA:
- «Trade»
- «Media»
- «Guest»
- «Official».

Anyone holding a permanent pass issued by the CIK-FIA for the current year will have free access to the Paddock, but without a vehicle.
There are 4 types of CIK-FIA permanent passes:
- «Trade»
- «Media»
- «Guest»
- «Official».

14 - Accès au Parc Assistance «Départ»
Seuls le Pilote et son Mécanicien porteur du laissez-passer requis («Mécanicien A») sont autorisés à pénétrer dans le Parc Assistance «Départ», avec le kart du Pilote.

14 - Access to the «Start» Servicing Park
Only the Driver and his Mechanic holder of the required pass («Mechanic A») are entitled to penetrate in the «Start» Servicing Park, with the Driver's kart.

15 - Carburant
Dans le cadre de certains Championnats, l'essence pourra être fournie par un seul et même Pétrolier à la suite d'un appel d'offres réalisé par la FIA (voir Règlement de Distribution du Carburant).

15 - Fuel
Within the framework of certain Championships, petrol may be supplied by one and the same fuel Company following an invitation to tender issued by the FIA (see Fuel Distribution Regulations).

16 - Briefing
Assister au Briefing est obligatoire. Tout Concurrent et tout Pilote n'étant pas présent au Briefing se verra infliger une amende obligatoire de 125 Euros qui devra être payée aux Commissaires Sportifs de la CIK-FIA avant que le Concurrent et le Pilote ne soient autorisés à poursuivre la manifestation.

16 - Briefing
Attending the Briefing is mandatory. Before they can be allowed to continue the meeting, a mandatory fine of 125 Euros which must be paid to the CIK-FIA Stewards will be inflicted on any Entrant and Driver who do not attend the Briefing.

17 - Nombre de karts autorisés en piste
Le nombre des karts autorisés en piste (sur circuits courts) est limité à 34 pour les courses de la phase finale, 36 pour les Essais Qualificatifs et les Manches Qualificatives et 51 pour les Essais Libres.

17 - Number of karts allowed on the track
The number of karts allowed on the track (short circuits) is limited to 34 for final phase races, 36 for Qualifying Practice and the Qualifying Heats and 51 for Free Practice.

18 - Déroulement d'une Épreuve de Championnat CIK-FIA
Toute Épreuve de Championnat CIK-FIA se composera d'Essais libres, d'Essais non-Qualificatifs (suivant la réglementation des championnats concernés), d'Essais Qualifi-

18 - Running of a CIK-FIA Championship Event

Any CIK-FIA Championship Event shall comprise Free Practice, non-Qualifying Practice (according to the regulations of the championships concerned), Qualifying Practice

catifs, de Manches Qualificatives (+ Repêchage éventuel, en fonction du nombre de participants) et d'une phase finale. Dans le cadre de certains Championnats, une phase de consolation (à nommer par ex.: Finale B, Coupe de la Fédération ou Coupe de la Ville) pourra être prévue, pour les Pilotes non qualifiés à la phase finale.

18A - Essais Libres
Sauf réglementation particulière, l'horaire de l'Épreuve devra prévoir des Essais Libres pour chaque catégorie.

Ils sont réservés aux Pilotes inscrits à l'épreuve. L'usage du matériel et des pneus est laissé libre. Si le nombre des Pilotes est inférieur à 102, ils sont répartis en deux séries pour les numéros pairs et impairs. S'il est supérieur à 102, trois séries en nombre égal si possible doivent être prévues.

18B - Essais Non-Qualificatifs
Sauf réglementation particulière, l'horaire de l'Épreuve devra prévoir des Essais non-Qualificatifs pour chaque catégorie.
Ils sont réservés aux Pilotes ayant satisfait aux Vérifications Sportives et Techniques. Si le nombre des Pilotes est inférieur à 102, ils sont répartis en deux séries pour les numéros pairs et impairs. S'il est supérieur à 102, trois séries en nombre égal si possible doivent être prévues. L'usage des transpondeurs est obligatoire.

18C - Essais Qualificatifs
Les Pilotes ayant satisfait au Contrôle Technique sont répartis en séries égales si possible, par tirage au sort en présence d'au moins un Commissaire Sportif. Une séance de 8 minutes par série est prévue. Chaque série comprendra un nombre maximum de 36 Pilotes. Lors de la séance, le Pilote prendra le départ au moment de son choix. Tout Pilote ayant franchi la ligne tracée à la sortie de l'aire de départ sera considéré comme ayant pris le départ et son temps sera pris en compte, quelles que soient les circonstances. Tous les tours complets sont pris en compte. Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors de la séance. En cas d'ex æquo, le 2e meilleur temps accompli sera déterminant, et ainsi de suite en cas de nouvel ex æquo. Le classement final des Essais Qualificatifs sera établi comme suit:
- S'il y a une seule série: la grille sera déterminée dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.
- S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.
- S'il y a deux séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: 1ère place au meilleur temps de la 1ère série (meilleur temps absolu), 2e place au meilleur temps de la 2e série, 3e place au 2e meilleur temps de la 1ère série, 4e place au 2e meilleur temps de la 2e série, 5e place au 3e meilleur temps de la 1ère série, et ainsi de suite.
- S'il y a trois séries et si le meilleur temps de la série la

, Qualifying Heats (+ a possible Second Chance Heat, according to the number of participants) and a final phase. Within the framework of certain Championships, a consolation phase (to be named for example B-Final, Federation Cup or Town Cup) may be provided for for Drivers who did not qualify for the final phase.

18A - Free Practice
Except in the case of specific regulations, the time schedule of the Event must provide for Free Practice for each category.
They are reserved for the Drivers who have registered for the event. The use of the equipment and of the tyres is free. If the number of Drivers is under 102, they shall be divided into two series for odd and even numbers. If it is more than 102, three series in equal number if possible shall be provided for.

18B - Non-Qualifying Practice
Except in the case of specific regulations, the time schedule of the Event must provide for non-Qualifying Practice for each category.
They are reserved for those Drivers having passed the Sporting Checks and Scrutineering. If the number of Drivers is under 102, they shall be divided into two series for odd and even numbers. If it is more than 102, three series in equal number if possible shall be provided for. The use of transponders is mandatory.

18C - Qualifying Practice
Drivers who have passed Scrutineering are divided into equal series if possible, by drawing lots in the presence of at least one Steward. One 8 minute session per series is provided for. Each series will comprise a maximum number of 36 Drivers. During the session, Drivers will take the start when they choose. Any Driver having crossed the line drawn at the exit of the start area will be considered as having started, and his lap time will be taken into account, whatever the circumstances. Any lap fully covered is counted. The time retained is that of the best lap covered during the session. Any ties will be decided by the 2nd best time set by each Driver, and so on in the case of further ties.
The final classification of Qualifying Practice will be drawn up as follows:
- If there is only one series: the grid will be drawn up in the order of the fastest time achieved by each Driver.

- If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is not more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.
- If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: 1st place goes to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the 2nd fastest time of the 1st series, 4th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, 5th place to the 3rd fastest time of the 1st series, and so on.
- If there are three series and if the fastest time achieved

moins rapide ne dépasse pas 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: le classement sera déterminé par l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque Pilote.
- S'il y trois séries et si le meilleur temps de la série la moins rapide dépasse 101% du meilleur temps réalisé dans la série la plus rapide: 1ère place au meilleur temps de la 1ère série (meilleur temps absolu), 2e place au meilleur temps de la 2e série, 3e place au meilleur temps de la 3e série, 4e place au 2e meilleur temps de la 1ère série, 5e place au 2e meilleur temps de la 2e série, et ainsi de suite.

- Et ainsi de suite selon le même principe s'il y a davantage de séries.
Si aucun temps n'est pris en compte pour un Pilote, il prendra le départ en fin de grille. Si plusieurs Pilotes sont dans cette situation, leur position de départ sera tirée au sort. Tout arrêt d'un Pilote en Zone de Réparations ou en Parc d'Assistance sera définitif. En aucun cas il ne lui sera permis de repartir.
Pour la catégorie Superkart, voir réglementation particulière.

18D - Manches Qualificatives
Cas A: 36 participants ou moins - Deux Manches Qualificatives minimum seront courues avec tous les Pilotes. Les grilles de départ de chacune des Manches seront établies sur base des résultats des Essais Qualificatifs.

Cas B: 37 participants et plus - À l'issue des Essais Qualificatifs, les Pilotes seront répartis dans des groupes pour les Manches Qualificatives. Le nombre de Pilotes par groupe sera de 18 maximum. Chaque groupe devra concourir contre tous les autres groupes.

- À titre d'exemple, dans le cas d'une répartition des Pilotes dans 4 groupes, le Pilote classé 1er aux Essais Qualificatifs partira dans le groupe A, le 2e dans le groupe B, le 3e dans le groupe C, le 4e dans le groupe D, le 5e dans le groupe A, le 6e dans le groupe B, le 7e dans le groupe C, le 8e dans le groupe D, et ainsi de suite.

- Chacun des quatre groupes mentionnés ci-dessus va concourir contre les autres groupes, c'est-à-dire: A contre B, A contre C, A contre D, B contre C, B contre D et C contre D, soit un total de six Manches Qualificatives. Chaque Manche Qualificative aura une longueur d'environ 10 ou 15 km selon la catégorie d'âge des Pilotes (Juniors/Seniors).

- Pour les Manches Qualificatives, les points seront attribués comme suit: 0 point au 1er, 2 points au 2e, 3 points au 3e et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place. Si un Pilote ne prend pas le départ d'une des Manches, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre des participants des groupes A et B plus 1.
Si un Pilote s'est vu présenter le drapeau noir ou a été exclu, il lui sera crédité un nombre de points égal au nombre de participants des groupes A et B plus 2.

- Tout Pilote qui n'aura pas effectué la totalité des tours prévus, même s'il n'a pas terminé la Manche Qualificative, sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement

in the slowest series is not more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series: the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.
- If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series: 1st place to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the fastest time of the 3rd series, 4th place to the 2nd fastest time of the 1st series, 5th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, and so on.
- And so on according to the same principle if there are further series.
If no time is taken into account for a Driver, he shall take the start at the end of the grid. If several Drivers are in that situation, their starting positions shall be decided by drawing lots. If a Driver stops in the Repairs Area or in the Servicing Park, it will be final. He/she will not be allowed to restart.
For the Superkart category, see the specific regulations.

18D - Qualifying Heats
Case A: 36 participants or less - At least two Qualifying Heats will be run with all the Drivers. The starting grids of each of the Heats will be established on the basis of the results of Qualifying Practice.

Case B: 37 participants and more - At the end of Qualifying Practice, Drivers will be separated into groups for the Qualifying Heats. The number of Drivers per group will be 18 maximum. Each group must compete versus all the other groups.

- As an example, in the case of a separation of Drivers into 4 groups, the Driver classified 1st in Qualifying Practice will be in group A, the 2nd in group B, the 3rd in group C, the 4th in group D, the 5th in group A, the 6th in group B, the 7th in group C, the 8th in group D, and so on.

- Each of the four above-mentioned groups will compete against the other groups, i.e.: A versus B, A versus C, A versus D, B versus C, B versus D and C versus D, namely a total of six Qualifying Heats. Each Qualifying Heat will have a distance of approximately 10 or 15 km according to the age bracket of Drivers (Juniors/Seniors).

- For the Qualifying Heats, points will be awarded as follows: 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in a Qualifying Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 1.
If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.

- Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished the Qualifying Heat, will be classified according to the number of laps he has actually

effectués.

À l'issue des Manches Qualificatives, les 28 premiers du classement seront qualifiés pour la phase finale. En cas d'ex aequo entre deux ou plusieurs Pilotes, ils seront départagés en fonction de leur classement aux Essais Qualificatifs. Si les Pilotes ont été répartis dans 4 groupes ou davantage, les 34 premiers du classement seront qualifiés pour la phase finale.

18E - Manche de Repêchage
(Suivant la réglementation des championnats concernés).

Il n'y aura de Repêchage que si les Pilotes ont été invités à participer à moins de trois Manches Qualificatives.

Seuls les 34 premiers Pilotes non qualifiés pourront participer à la Manche de Repêchage d'environ 10 ou 15 km (selon la catégorie d'âge des Pilotes - Juniors/Seniors).

La Grille de Départ est déterminée en fonction du nombre total des points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les 6 premiers seront qualifiés pour la phase finale.

18F - Phase finale
Cas A (suivant la réglementation des championnats concernés) :

34 Pilotes disputeront la phase finale, sur une distance totale de 40 ou 50 km (selon les catégories d'âges), qui se déroulera selon deux schémas possibles, précisés dans les prescriptions propres à chaque Championnat: soit Pré-Finale et Finale (le classement final de l'Épreuve ou du Championnat ne tient compte que du classement de la Finale), soit Course 1 et Course 2 (chaque course donne lieu à un classement final et une attribution de points au Championnat).

Lors du Repêchage et de la phase finale, tout Pilote en passe d'être doublé ou qui a été doublé par le Pilote en tête de la course pour quelque raison que ce soit se verra présenter le drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec son numéro. Il devra obligatoirement rejoindre la balance dans le Parc Fermé et sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

* Course 1 (20 ou 25 km selon les catégories d'âges): Positions de départ selon le nombre de points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les six Pilotes repêchés occuperont les dernières places en respectant l'ordre d'arrivée de la Manche de Repêchage.
* Course 2 (20 ou 25 km selon les catégories d'âges): Positions de départ selon le classement de la Course 1. Les Pilotes non-partants en Course 1 ou exclus de la Course 1 occuperont les dernières places sur la Grille de la Course 2.

* Pré-Finale (15 ou 20 km selon les catégories d'âges): Positions de départ selon le nombre de points obtenus dans les Manches Qualificatives. Les six Pilotes repêchés occuperont les dernières places en respectant l'ordre d'ar-

completed.

At the end of the Qualifying Heats, the first 28 classified Drivers will be qualified for the final phase. Possible ties between two or several Drivers will be settled according to their classification in Qualifying Practice. If the Drivers have been divided into 4 groups or more, the first 34 classified Drivers will be qualified for the final phase.

18E - Second Chance Heat
(According to the regulations of the championships concerned).

There will be a Second Chance Heat only if the Drivers have been invited to participate in fewer than three Qualifying Heats.
Only the first 34 non-qualified Drivers may participate in the Second Chance Heat of approximately 10 or 15 km (according to the age bracket of the Drivers - Juniors/Seniors).
Starting positions will be determined according to the total number of points obtained in the Qualifying Heats.
The first 6 finishers will be qualified for the final phase.

18F - Final phase
Case A (according to the regulations of the championships concerned):

34 Drivers will compete in the final phase, over a total distance of 40 or 50 km (according to age brackets), which will be run in one of two possible manners, laid out in the specific prescriptions of each Championship: either Pre-Final and Final (the final classification of the Event or of the Championship only retains the classification of the Final), or Race 1 and Race 2 (there is a final classification and allocation of Championship points for each race).

During the Second Chance Heat and the final phase, any Driver about to be overtaken or who has been overtaken by the race leader for any reason whatsoever will be shown the blue and red flag (double diagonal) with his number. He shall compulsorily go to the scales in the Parc Fermé and will be classified according to the number of laps that he has actually completed.

** Race 1 (20 or 25 km according to age brackets): Starting positions according to the number of points obtained in the Qualifying Heats. The six Drivers qualified in the Second Chance Heat will occupy the last places, respecting the finishing order of the Second Chance Heat.*
** Race 2 (20 or 25 km according to age brackets): Starting positions according to the classification of Race 1. Drivers who did not take the start of Race 1 or were excluded from it will occupy the last places on the Grid of Race 2.*

** Pre-Final (15 or 20 km according to age brackets): Starting positions according to the number of points obtained in the Qualifying Heats. The six Drivers qualified in the Second Chance Heat will occupy the last places, respecting*

rivée de la Manche de Repêchage.

* Finale (25 ou 30 km selon les catégories d'âges): Positions de départ déterminées par le classement de la Pré-Finale. Les Pilotes non-partants ou exclus de la Pré-Finale ne seront pas autorisés à participer à la Finale.
* Finale B (15 ou 20 km selon les catégories d'âges) : Course de consolation (si prévue dans le programme de l'Épreuve) pour 34 Pilotes, prioritairement réservée aux Pilotes classés de la 35e à la 68e place au terme des Manches Qualificatives et donnant lieu à une inscription spécifique (gratuite) sur le lieu de l'Épreuve à l'heure et à l'endroit indiqués sur l'horaire officiel. Les Pilotes prioritaires ne s'inscrivant pas à la Finale B pourront être remplacés par des Pilotes classés au-delà de la 68e place, selon l'ordre de leur classement. Les pneumatiques à utiliser pour cette Finale B devront être ceux déposés au Parc Fermé pour les Essais et Manches Qualificatifs.

Cas B : (suivant la réglementation des championnats concernés)

Les 68 premiers Pilotes classés après les Manches Qualificatives peuvent aller en Pré-Finales 1 et 2 (15 ou 20 km par Pré-Finale, selon les catégories d'âges) sans courir dans une manche de repêchage. En cas d'ex æquo entre deux ou plusieurs Pilotes, le classement sera déterminé en fonction de leur position aux Essais Qualificatifs.

Si le nombre de Pilotes qualifiés pour les Pré-Finales est égal ou inférieur à 34, il n'y aura qu'une seule Pré-Finale.

Les Pilotes qualifiés seront répartis ainsi : le premier Pilote qualifié prendra le départ dans la Pré-Finale 1, le deuxième dans la Pré-Finale 2, le troisième dans la Pré-Finale 1, le quatrième dans la Pré-Finale 2, le cinquième dans la Pré-Finale 1, le sixième dans la Pré-Finale 2 et ainsi de suite.

Après les Pré-Finales, les 17 Pilotes classés de la Pré-Finale 1 avec les 17 pilotes classés de la Pré-Finale 2 sont qualifiés pour la Finale (25 ou 30 km selon les catégories d'âges).

19 - Classements
Cas A) Le classement d'un Championnat CIK-FIA composé d'une série d'Épreuves sera établi comme suit: chaque Pilote pourra totaliser 80% des résultats, arrondis au chiffre le plus proche, soit:
- si le nombre de courses est compris entre 8 et 12, le nombre de courses retenues sera le total moins 2;
- si le nombre de courses est compris entre 3 et 7, le nombre de courses retenues sera le total moins 1;
- si le nombre de courses est inférieur à 3, toutes les courses seront retenues.

Un résultat nul consécutif à une exclusion ne pourra pas être décompté.
Le titre du Championnat CIK-FIA sera attribué au Pilote qui aura obtenu le plus grand nombre de points.

À chaque Épreuve, les classements finaux suivants seront établis: classement des Pilotes à la Course 1 et classement des Pilotes à la Course 2. Points seront attribués lors

the finishing order of the Second Chance Heat.

** Final (25 or 30 km according to age brackets): Starting positions according to the Pre-Final classification. Drivers who did not take the start of the Pre-Final or were excluded from it will not be authorised to participate in the Final.*
****** *B Final (15 or 20 km according to age brackets): Consolation race (if scheduled in the timetable of the Event) for 34 Drivers, reserved as a priority for Drivers classified between the 35th and 68th places further to the Qualifying Heats and which necessitate a specific (free) entry at the venue of the event at the time and in the place indicated on the official time schedule. Priority Drivers who do not enter the B Final may be replaced by Drivers classified beyond the 68th place, according to the order of their classification. Tyres to be used for this B Final shall be those placed in the Parc Fermé for Qualifying Practice and Heats.*

Case B (according to the regulations of the championships concerned):

The first 68 classified Drivers after the Qualifying Heats are eligible to go to the Pre-Final 1 and 2 (15 or 20 km, per Pre-Final, according to age brackets), without running a Second Chance Heat. In case of a dead heat between two or more Drivers, the runoff will be determined according to their position in Qualifying Practice.

If the number of Drivers qualified for the Pre-Finals is 34 or lower, there will be only one Pre-Final.

The Qualified Drivers will be so distributed, the first qualified Driver takes the start into Pre-Final 1, the second into Pre-Final 2, the third into Pre-Final 1, the fourth into Pre-Final 2, the fifth into Pre-Final 1, the sixth into Pre-Final 2, and so on.

After the Pre-Finals, the first 17 classified Drivers from Pre-Final 1 along with the first 17 classified Drivers from Pre-Final 2 are qualified for the Final (25 or 30 km according to age brackets).

19 - Classifications
Case A) The classification of a CIK-FIA Championship will be established as follows: 80% of the results rounded up or down to the nearest figure will count, i.e.:

- if the number of races is between 8 and 12, the number of races retained will be the total minus 2;
- if the number of races is between 3 and 7, the number of races retained will be the total minus 1;
- if the number of races is less than 3, all the races will be retained.

A blank result due to an exclusion may not be discounted.

The title of the CIK-FIA Championship will be awarded to the Driver who has scored the greatest number of points.

At each Event, the following final classifications will be drawn up: classification of Drivers in Race 1 and classification of Drivers in Race 2. Points will be awarded at each

de chaque course aux 15 premiers selon le barème suivant: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Si une course est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir et si moins de 2 tours ont été couverts, aucun point ne sera attribué. Si plus de 2 tours et moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, la moitié des points prévus sera attribuée. La totalité des points sera attribuée si 75% ou plus de la distance prévue ont été couverts.

Cas B) Le classement d'un Championnat CIK-FIA couru sur une seule Épreuve sera celui de la Finale.
Le titre du Championnat CIK-FIA sera attribué au Pilote vainqueur de la Finale.

Si la Finale est interrompue en application de l'Article 2.21 des Prescriptions Générales sans pouvoir repartir et si moins de 75% de la distance prévue ont été couverts, le titre du Championnat CIK-FIA ne sera pas attribué.

Cas C) Le classement d'un Championnat CIK-FIA couru sur plusieurs Épreuves sera attribué au Pilote qui aura obtenu le plus grand nombre de points.

20 - Ex æquo entre Pilotes
Si deux ou plusieurs Pilotes terminent la saison avec le même nombre de points, la place plus élevée au Championnat CIK-FIA se disputant sur une série d'Épreuves sera attribuée (dans l'un ou l'autre cas):

a) au titulaire du plus grand nombre de premières places;

b) si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de secondes places;

c) si le nombre de secondes places est le même, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage;

d) si l'égalité demeure parfaite, le départage sera déterminé en fonction de la qualité de la place obtenue en Course 2 de l'ultime Épreuve du Championnat;

e) si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, la CIK-FIA désignera le vainqueur en fonction des critères qu'elle jugera convenables.

21 - Jumelage de deux catégories
Dans le cadre des Championnats CIK-FIA, le jumelage de 2 catégories de Groupes différents peut être admis lorsque le nombre minimum de Pilotes (15 par catégorie) n'a pas été atteint. Le nombre minimum de Pilotes au jumelage devra être de 15. La catégorie la plus puissante, dans le respect des règlements en vigueur, partira en tête sur la grille de départ pour les Manches Qualificatives et Finales. À l'arrivée de la Finale, il sera procédé à un classement séparé. En aucun cas, les catégories Junior et Senior ne pourront être jumelées.

22 - Publicité
Un Organisateur ne peut imposer une publicité sur les

race to the top 15 finishers according to the following scale: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

If a race is stopped under Article 2.21 of the General Prescriptions and cannot be restarted and if less than 2 laps have been completed, no points will be awarded. If more than 2 laps but less than 75% of the scheduled distance have been covered, half the scheduled points will be awarded. Full points will be awarded if 75% or more of the scheduled distance have been covered.

Case B) The classification of a CIK-FIA Championship held over one single event will be that of the Final.
The title of the CIK-FIA Championship will be awarded to the Driver who has won the Final.

If the Final is stopped under Article 2.21 of the General Prescriptions and cannot be restarted and if less than 75% of the scheduled distance have been covered, the title of the CIK-FIA Championship will not be awarded.

Case C) The classification of a CIK-FIA Championship held over several events will be awarded to the Driver who has scored the greatest number of points.

20 - Dead heats between Drivers
If two or more Drivers finish the season with the same number of points, the highest place in the CIK-FIA Championship held over a series of Events (in either case) will be awarded to:

a) the holder of the greatest number of first places,

b) if the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places,

c) if the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places, and so on until a winner emerges;

d) if there is still a dead heat, the rule to break the deadlock will be according to the quality of the position in Race 2 of the final Event of the Championship;

e) if this procedure fails to produce a result, the CIK-FIA will designate the winner according to such criteria as it deems fit.

21 - Twinning of two categories
Within the framework of the CIK-FIA Championships, the twinning of 2 categories of different Groups may be admitted when the minimum number of Drivers (15 per category) has not been reached. The minimum number of Drivers for twinning shall be 15. For the Qualifying Heats and Finals, the most powerful category, in the respect of the valid regulations, will take the start at the head of the starting grid. At the finish of the Final, there will be a separate classification. There can never be a twinning of Junior and Senior categories.

22 - Advertising
An Organiser may impose an advertisement to be placed

fonds des numéros de compétition qu'avec l'accord exprès de la CIK-FIA.
Ces inscriptions publicitaires sur les fonds des numéros de compétition ne devront pas dépasser 20 cm de largeur sur 5 cm de hauteur au-dessus ou au-dessous du numéro.
Tout le matériel de publicité (bannières, panneaux, etc.) exposé dans le périmètre du circuit devra préalablement avoir été approuvé par la CIK-FIA pour des raisons de sécurité. Toute peinture sur le revêtement du circuit, autre que celle délimitant les bords de la piste et déterminant la grille de départ, est interdite pour des raisons de sécurité.

on the competition numbers background only with the express agreement of the CIK-FIA.
Such advertising inscriptions on the competition numbers background must not be more than 20 cm in width by 5 cm in height above or below the number.
All the advertising material (banners, panels, etc.) exposed in the perimeter of the circuit must have previously been approved by the CIK-FIA for safety reasons. Any paint on the circuit surfacing, other than that which delimits the edges of the track and determines the starting grid, is forbidden for safety reasons.

23 - Application et interprétation des Prescriptions Générales et Spécifiques
En cas de différend relatif à l'interprétation des Prescriptions, seule la CIK-FIA est qualifiée pour prendre une décision, sans préjudice du droit d'appel, conformément au Code.

23 - Application and interpretation of the General and Specific Prescriptions
In the case of a dispute concerning the interpretation of the Prescriptions, only the CIK-FIA is qualified to take a decision, without prejudice of the right to appeal, in accordance with the Code.

24 - Réclamations et Appels
Les réclamations ne peuvent être présentées que par le Concurrent. Elles devront être remises sous forme écrite au Directeur de Course ou à son adjoint dans les 10 minutes qui suivent l'affichage des résultats des Essais Qualificatifs et Manches Qualificatives (Repêchage y compris) et dans les 30 minutes qui suivent l'affichage du classement des Courses de la phase finale. Elles seront accompagnées de la caution prévue par la CIK-FIA, s'élevant à 850 Euros ou équivalant. La caution peut être payée dans la monnaie de l'ASN organisatrice ou une des monnaies suivantes: francs suisses, dollars américains et Euros.
À défaut du Directeur de Course ou du Directeur adjoint, elles doivent être présentées à un Commissaire Sportif de l'Épreuve.

Conformément à l'Article 152 du Code Sportif International, les pénalités en temps infligées par le Collège des Commissaires Sportifs pour des infractions aux Règlements durant une manche qualificative ne pourront faire l'objet d'un appel.

La caution sera remboursée si la réclamation est jugée fondée. Le jugement rendu par les Commissaires Sportifs, conformément aux Articles 171 à 179 du Code, pourra faire l'objet d'un appel en vertu des dispositions du Code (Chapitre XIII).
Dans le cadre des Championnats du Monde de Karting de la CIK-FIA, le montant de caution d'appel est de 6000 Euros.

24 - Protests and Appeals
The right to protest lies only with Entrants. They must be presented in writing to the Clerk of the Course or to his deputy within 10 minutes after the posting of the results of the Qualifying Practice and Qualifying Heats (including the Second Chance Heat), and within 30 minutes after the posting of the classification of the Races of the final phase. They shall be accompanied by the fee provided for by the CIK-FIA, amounting to 850 Euros or equivalent. The deposit may be paid in the currency of the organising ASN or in one of the following currencies: Swiss francs, American dollars and Euros.

In the absence of the Clerk of the Course or of his deputy, they shall be presented to the Stewards of the Event or to one of them.

In accordance with Article 152 of the International Sporting Code, time penalties imposed by the Panel of Stewards for infringements of the Regulations during a qualifying heat shall not be subject to appeal.

The deposit will be refunded if the protest is judged founded. It will be possible to appeal against the Stewards' judgement, pursuant to Articles 171 to 179 of the Code, in accordance with the provisions laid down in the Code (Chapter XIII).
For the CIK-FIA Karting World Championships, the amount of the appeal deposit is 6'000 Euros.

25 - Amendes
Une amende peut être infligée à tout Concurrent, Pilote, assistant ou Organisateur qui ne respectera pas les prescriptions des officiels de l'Épreuve. Une amende peut être infligée par la CIK-FIA, sur décision collégiale des Commissaires Sportifs de l'Épreuve.
Toutes les amendes doivent être payées à la CIK-FIA dans un délai de 48 heures après avoir été infligées. Toutefois, les amendes jusqu'à 700 Euros devront être payées immédiatement par carte de crédit.

25 - Fines
A fine may be inflicted on any Entrant, Driver, assistant or Organiser who does not respect the prescriptions of the officials of the Event. A fine may be inflicted by the CIK-FIA, on decision of the Panel of Stewards of the Event.

All fines must be paid to the CIK-FIA within 48 hours after their imposition. However, fines of 700 Euros or less must be paid immediately by credit card.

26 - Pénalités
Dans les Championnats de la CIK-FIA se déroulant sur plusieurs épreuves ou sur une épreuve précédée de sélections, les Commissaires Sportifs d'une épreuve auront la possibilité de tenir compte des pénalités infligées aux Pilotes lors des épreuves précédentes du même Championnat.
Dès le lendemain de l'épreuve, le Président du Collège des Commissaires Sportifs de chaque épreuve communiquera au Secrétariat de la CIK-FIA la liste des pénalités infligées par le Collège. Le Secrétariat de la CIK-FIA portera cette liste à la connaissance du Président du Collège de l'épreuve suivante.

27 - Dispositions protocolaires
- Les pages de couvertures du Règlement Particulier et du programme de l'Épreuve, les feuilles officielles de classement, ainsi que les affiches, porteront en évidence le titre du Championnat CIK-FIA (ou Coupe ou Trophée), avec le logo de la CIK-FIA, le logo de l'ASN et, si l'ASN n'est pas organisatrice elle-même, le logo de l'Organisateur délégataire.

- Le programme et les listes des résultats devront obligatoirement mentionner les nom, prénom et nationalité des Pilotes, le nom et la nationalité des Concurrents, les marques du matériel utilisé (châssis-moteur-pneus) et les numéros de course.

- Les préparatifs précédant le départ de la phase finale seront, dans la mesure du possible, précédés d'un cérémonial (présentation des Pilotes, etc.).

- La cérémonie de la proclamation du vainqueur sera soigneusement préparée et le matériel suivant doit être prévu de la manière suivante:
* un podium de grandes dimensions revêtant les logos de la CIK-FIA, de l'ASN et, si l'ASN n'est pas organisatrice elle-même, de l'Organisateur délégataire (voir Annexe 12 au Règlement des Circuits, Partie 1);
* le 3e, le 2e et le vainqueur de l'Épreuve monteront successivement sur le podium;
* l'hymne national du Pilote vainqueur sera joué et le drapeau national des trois premiers sera hissé (la nationalité du Pilote étant celle de l'ASN ayant émis sa licence, sauf pour le Championnat du Monde, où la nationalité civile du Pilote prévaudra);
* une coupe au minimum sera remise aux Pilotes.

28 - Droits de tournage et d'images animées de la FIA
La couverture des Épreuves comptant pour les Championnats de la CIK-FIA doit être équitable et impartiale, conformément à l'Article 27 des Prescriptions Générales de la FIA.

29 - Contrôle des courses par caméras embarquées
(suivant la réglementation des championnats concernés)

La CIK-FIA mettra en place un système de contrôle des courses par caméras embarquées sur tous les karts (sauf en Superkart). Chaque caméra et carte-mémoire sera la propriété de la CIK-FIA et distribuée en Parc Fermé. Les

26 - Penalties
In the CIK-FIA Championships held over several events or consisting in one event preceded by selections, the Stewards of an event will have the possibility of taking into account any penalties inflicted on Drivers during previous events of the same Championship.

On the day after the event, the Chairman of the Panel of Stewards of each event will forward to the Secretariat of the CIK-FIA the list of penalties inflicted by the Panel. The Secretariat of the CIK-FIA will bring this list to the attention of the Chairman of the Panel of the following event.

27 - Protocol provisions
- The cover pages of the Supplementary Regulations and programme of the Event, the official classification sheets, as well as the posters, will bear in a prominent position the title of the CIK-FIA Championship (or Cup or Trophy), with the CIK-FIA logo, the logo of the ASN and, if the ASN itself is not the Organiser, the logo of the proxy Organiser.

- The programme and lists of results must mention the surname, first name and nationality of the Drivers, the name and nationality of the Entrants, the makes of the equipment used (chassis-engine-tyres) and the racing numbers.

- The preparations prior to the final phase will be, as far as possible, preceded by a ceremony (presentation of Drivers, etc.).

- The ceremony for the proclamation of the winner shall be carefully prepared and the following equipment must be provided for as follows:
** a podium of large dimensions with the logos of the CIK-FIA, the ASN and, if the ASN itself is not the Organiser, of the proxy Organiser (see Appendix 12 to the Circuit Regulations, Part 1);*
** the 3rd and 2nd placed Drivers and the winner of the Event will climb on the podium in that order;*
** the winner's national anthem will be played and the national flags of the top 3 classified Drivers will be hoisted (the nationality of the Driver being that of the ASN which delivered his licence, except for the World Championship where the civil nationality of the Driver will prevail);*
** at least a cup will be awarded to the Drivers.*

28 - FIA filming and moving picture rights

The coverage of Events counting towards the CIK-FIA Championships must be fair and impartial, in accordance with Article 27 of the FIA General Prescriptions.

29 - Race control system with on-board cameras
(according to the regulations of the championships concerned)
The CIK-FIA will implement a race control system with on-board cameras on all karts (except in Superkart). Each camera and smart card will be the property of the CIK-FIA, and they will be distributed in the Parc Fermé. The camera

fixations de la caméra (boîtier étanche et support) seront la propriété des Concurrents. Il est de leur responsabilité d'installer correctement le kit de support sur le kart ; en revanche, il est strictement interdit aux Pilotes et Mécaniciens de manipuler directement les caméras, sous peine d'exclusion.

attachments (water-proof casing and support) will be the property of the Competitors. It is their responsibility to install the support kit correctly on the kart, but it is strictly forbidden for Drivers and Mechanics to handle the cameras directly, under pain of exclusion.

30 - Matériels de contrôle
Toute perte, détérioration ou tentative de manipulation du système de contrôle du régime du moteur sera sanctionnée au minimum d'une amende de 600 €. La perte ou la détérioration involontaire du système de contrôle des embrayages ou de la caméra embarquée sera facturée 200 € ; leur manipulation ou détérioration volontaire sera sanctionnée d'une amende minimum de 600 €.

30 - Control systems
Any loss, deterioration or attempt to tamper with the engine speed control system will be punished by a minimum fine of 600 €. Loss or involuntary deterioration of the clutch control system or of the on-board camera will be invoiced 200 €; tampering with or deliberately deteriorating them will be punished by a minimum fine of 600 €.

31 - Fond de Prix
Chaque ASN dont un ou plusieurs Pilotes s'est/se sont engagé(s) à un Championnat, Coupe ou Trophée de la CIK-FIA devra verser à la CIK-FIA 247 Euros pour alimenter le Fonds de Prix commun récompensant les Championnats de la CIK-FIA.

31 - Prize Fund
Each ASN of which one or several Drivers has/have entered a CIK-FIA Championship, Cup or Trophy must pay to the CIK-FIA 247 Euros to contribute to the common Prize Fund which rewards the CIK-FIA Championships.

8

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF
CIK-FIA World Championship (Rd1)
FIA
CIK KARTING KF
WORLD
CHAMPIONSHIP

Brandon 28.08 - 01.09.2013
KF-Junior
CIK-FIA International KF Junior Super Cup
FIA
CIK KARTING
KFJunior INTERNATIONAL
SUPER CUP

ANNEXE N°2: NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES EN KARTING
APPENDIX No. 2: RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS IN KARTING

Snell-SAH2010

Snell-SA2010

Snell-K2010

Snell-FIA CMS2007

Obligatoire dès 1/1/2010 pour Pilotes de moins de 15 ans

Mandatory from 1/1/2010 for Drivers under 15 years old

Snell-FIA CMR2007

Obligatoire dès 1/1/2010 pour Pilotes de moins de 15 ans

Mandatory from 1/1/2010 for Drivers under 15 years old

Snell SA2005

❗ Echéance 31/12/2018

• *Not valid after 31/12/2018*

Snell K2005

Snell SA2000

❗ Echéance 31/12/2014

• *Not valid after 31/12/2014*

Snell K98

❗ Echéance 31/12/2014

• *Not valid after 31/12/2014*

Snell Memorial Foundation
3628 Madison Avenue,
Suite 11
North Highlands, CA 95660,
USA

Tel. +1 (916) 331-5073
Fax +1 (916) 331-0359
www.smf.org

SFI 31.1A
SFI 31.2A

❗ Echéance 31/12/2018

• *Not valid after 31/12/2018*

SFI Foundation Inc
15708 Pomerado Road,
Suite N208
Poway, CA 92064, USA

Tel. +1 858-451-8868
Fax +1 858-451-9268
www.sfifoundation.com

Copyright © 2012 by CIK-FIA. All rights reserved

ANNEXE N°2: NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES EN KARTING
APPENDIX No. 2: RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS IN KARTING

FIA 8860-2004
Fédération Internationale
de l'Automobile
8, Place de la Concorde
75008 Paris
France

www.fia.com

FIA 8860-2004
FIA 8860-2010

BS6658-85 type A, type A/FR

! Echéance 31/12/2013
! *Not valid after 31/12/2013*

British Standards Institution
389 Chiswick High Road
London, W4 4AL, GB

Tel. +44 (0)20 8996 9000
Fax +44 (0)20 8996 7400
www.bsi-global.com

Copyright © 2012 by CIK-FIA. All rights reserved

Commission Internationale de Karting - FIA

LISTE DES CASQUES CERTIFIÉS SNELL / FIA CMH POUR DISTRIBUTION AU PUBLIC
LIST OF CERTIFIED SNELL / FIA CMH HELMETS FOR PUBLIC DISTRIBUTION

Liste Snell en cours / Snell active list (www.smf.org) - 21/05/2013

SNELL/FIA CMR 2007 HELMETS

Company Name Nom de la firme	*Model Name* Nom du modèle	*Size* Taille	*Type*
Arai Helmet	CK-6	L	Full Race
		M	Full Face
		S	Full Face
		XS	Full Face
		XXS	Full Face
B2 Racing	RC31-KY	52cm	Full Face
		53cm	Full Face
		54cm	Full Face
		55cm	Full Face
		56cm	Full Face
		57cm	Full Face
		58cm	Full Face
		59cm	Full Face
	RZ31-KY	54cm	Full Face
		55cm	Full Face
		56cm	Full Face
		57cm	Full Face
		58cm	Full Face
		59cm	Full Face
Beijing Rodia Sports Manufacture Co., Ltd.	FF-C2	XS	Full Face
		S	Full Face
		M	Full Face
		L	Full Face
Bell Racing	GP.2-CMR	6 1/2	Full Face
		6 3/4	Full Face
		6 5/8	Full Face
		6 7/8	Full Face
		7	Full Face
		7 1/4	Full Face
		7 1/8	Full Face
		7 3/8	Full Face

Copyright © 2013 by CIK-FIA. All rights reserved

Commission Internationale de Karting - FIA

LISTE DES CASQUES CERTIFIÉS SNELL / FIA CMH POUR DISTRIBUTION AU PUBLIC
LIST OF CERTIFIED SNELL / FIA CMH HELMETS FOR PUBLIC DISTRIBUTION

Liste Snell en cours / Snell active list (www.smf.org) - 21/05/2013

SNELL/FIA CMR 2007 HELMETS

Company Name Nom de la firme	*Model Name* Nom du modèle	*Size* Taille	*Type*
Bell Racing Europe	KC3-CMR	52cm	Full Face
		53cm	Full Face
		54cm	Full Face
		55cm	Full Face
		56cm	Full Face
		57cm	Full Face
		58cm	Full Face
		59cm	Full Face
Duchinni	K802	50-51cm	Full Face
		52-53cm	Full Face
		54cm	Full Face
		56cm	Full Face
		58cm	Full Face
FR	FK-07	50-51cm	Full Face
		52-53cm	Full Face
		54cm	Full Face
		56cm	Full Face
		58cm	Full Face
FR	FK-08	S 52-53	Full Face
		M 54-55	Full Face
		L 56-57	Full Face
Hedtec	Colt	XS	Full Face
		S	Full Face
		M	Full Face
		L	Full Face
Koden	SK005	50-51cm	Full Face
		52-53cm	Full Face
		54cm	Full Face
		56cm	Full Face
		58cm	Full Face
MT	SP-1 PRO	XS	Full Face
		S	Full Face
		M	Full Face

Copyright © 2013 by CIK-FIA. All rights reserved

Commission Internationale de Karting - FIA

LISTE DES CASQUES CERTIFIÉS SNELL / FIA CMH POUR DISTRIBUTION AU PUBLIC
LIST OF CERTIFIED SNELL / FIA CMH HELMETS FOR PUBLIC DISTRIBUTION

Liste Snell en cours / Snell active list (www.smf.org) - 21/05/2013

SNELL/FIA CMR 2007 HELMETS

Company Name Nom de la firme	*Model Name* Nom du modèle	*Size* Taille	*Type*
OMP	J-Kart CMR	XXXS (50-51)	Full Face
		XXS (52-53)	Full Face
		XS (54-55)	Full Face
		S (56)	Full Face
		M (57-58)	Full Face
		L (59)	Full Face
OSBE s.r.l.	OJK	50-51cm	Full Face
		52-53cm	Full Face
		54-55cm	Full Face
		56cm	Full Face
		57-58cm	Full Face
		59cm	Full Face
RXA	Track Jr.	50-51cm	Full Face
		52-53cm	Full Face
		54cm	Full Face
		56cm	Full Face
		58cm	Full Face
SHIRO	SH-1102		
	F-1 Kids	XS	Full Face
		S	Full Face
		M	Full Face
Sparco	ADV PRIMO	50-51cm	Full Face
		52-53cm	Full Face
		54-55cm	Full Face
		56cm	Full Face
		57-58cm	Full Face
		59cm	Full Face
	WTX Primo	S	Full Face
		XS	Full Face
		M	Full Face
		L	Full Face

Copyright © 2013 by CIK-FIA. All rights reserved

Commission Internationale de Karting - FIA

LISTE DES CASQUES CERTIFIÉS SNELL/FIA CMH POUR DISTRIBUTION AU PUBLIC
LIST OF CERTIFIED SNELL/FIA CMH HELMETS FOR PUBLIC DISTRIBUTION

Liste Snell en cours/Snell active list (www.smf.org) - 21/05/2013

SNELL/FIA CMR 2007 HELMETS

Company Name Nom de la firme	*Model Name* Nom du modèle	*Size* Taille	*Type*
Stilo s.r.l.	ST4 CMR	XS S M	Full Face Full Face Full Face
Strategic Sports	ST-11102C	XS S M	Full Face Full Face Full Face
Uvex	FP5-CMR	54cm-56cm 57cm-59cm	Full Face Full Face
V2	CMR	XS S M	Full Face Full Face Full Face
Vega	HD117 K	50-51cm 52-53cm 54cm 56cm 58cm	Full Face Full Face Full Face Full Face Full Face

SNELL/FIA CMS 2007 HELMETS

Company Name Nom de la firme	*Model Name* Nom du modèle	*Size* Taille	*Type*
Arai Helmet	CK-6S	L M S XS XXS	Full Face Full Face Full Face Full Face Full Face

Copyright © 2013 by CIK-FIA. All rights reserved

COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING - FIA

COMBINAISONS HOMOLOGUEES

HOMOLOGATED OVERALLS

Demandeur *Applicant*	Pays *Country*	Type/Modèle *Type/Model*	Homologation *Homologation*	Début *Beginning*	Fin *End*	Niveau *Level*	Production caduque après *Production No longer valid after*	Combinaison valide jusqu'au *Overall valid until*
KM RACE LINE	ARG	KM RACE LINE / PECHITO	CIK-FIA 2001/54	07.04.2003	06.04.2008	2		06.04.2013
Tin Shing Hong	HKG	Xtreme Focus Pro II	CIK-FIA 2001/55	28.05.2003	27.05.2008	2		27.05.2013
SABELT S.p.A.	ITA	Sabelt Champion Top	CIK-FIA 2001/58	12.12.2003	11.12.2008	2		11.12.2013
SABELT S.p.A.	ITA	Sabelt Ecokart Economic	CIK-FIA 2001/59	24.07.2003	23.07.2008	1		23.07.2013
FOX RACING INC.	USA	SHIFT JET	CIK-FIA 2001/60	12.08.2003	11.08.2008	1	20.02.2006	11.08.2013
SPARCO S.R.L.	ITA	K27	CIK-FIA 2001/61	06.10.2003	05.10.2008	2		05.10.2013
ALPINESTARS SA	ITA	K-MX3	CIK-FIA 2001/62	03.10.2003	02.10.2008	2		02.10.2013
CONFEZIONI SABINA	ITA	MIR Eco 1	CIK-FIA 2001/63	04.11.2003	03.11.2008	1		03.11.2013
CONFEZIONI SABINA	ITA	MIR Gobal 2	CIK-FIA 2001/64	04.11.2003	03.11.2008	2		03.11.2013
ALPINESTARS SA	ITA	K-MX2	CIK-FIA 2001/67	05.07.2004	04.07.2009	2		04.07.2014
MIRCA VOF	NLD	C-Point Racewear Tech Kart Suit	CIK-FIA 2001/68	30.06.2004	29.06.2009	1		29.06.2014
SHIFT	GBR	SHIFT APEX	CIK-FIA 2001/69	31.08.2004	30.08.2009	2		30.08.2014
BARONETTO PAOLA	ITA	KOBRA WINNER	CIK-FIA 2001/70	25.08.2004	24.08.2009	2		24.08.2014
TOORA COMPETIZIONE	ITA	TOORA X-TREME	CIK-FIA 2001/71	25.08.2004	24.08.2009	1		24.08.2014
OMP RACING	ITA	OMP 04 Karting	CIK-FIA 2001/72	30.09.2004	29.09.2009	2		29.09.2014
SHIFT	GBR	SHIFT JET Issue Suit	CIK-FIA 2001/73	13.10.2004	12.10.2009	2		12.10.2014
SPARCO S.R.L.	ITA	LICO SPARCO K28 Karting	CIK-FIA 2001/74	04.01.2005	03.01.2010	2		03.01.2015
FREE MINDS S.R.L.	ITA	FREEM GT 50K	CIK-FIA 2001/75	04.02.2005	03.02.2010	2		03.02.2015
WINTEX INTERNATIONAL	A UT	Wintex Kart Pro Kartsuit Level 2	CIK-FIA 2001/76	09.06.2005	08.06.2010	2		08.06.2015
WINTEX INTERNATIONAL	A UT	Wintex Kart 1 Kartsuit Level 2	CIK-FIA 2001/77	21.04.2005	20.04.2010	2		20.04.2015
SABELT S.p.A.	ITA	Sabelt Future Look	CIK-FIA 2001/78	04.10.2005	03.10.2010	2		03.10.2015
SPARCO S.R.L.	ITA	SPARCO K29 Karting	CIK-FIA 2001/79	06.12.2005	05.12.2010	2		05.12.2015
SABELT S.p.A.	ITA	Sabelt Ecokart liv. 2	CIK-FIA 2001/80	17.01.2006	16.01.2011	2		16.01.2016
UENI INDUSTRIA E COM.	BRA	Shutt SR K	CIK-FIA 2001/81	18.05.2006	17.05.2011	2		17.05.2016
CORSA COMERCIA LTDA.	BRA	Evolution II Europa	CIK-FIA 2001/82	06.04.2006	05.04.2011	2		05.04.2016
OMP RACING	ITA	OMP 05 Karting	CIK-FIA 2001/83	21.06.2006	19.06.2011	2		19.06.2016
LONGTERM RACEWEARS	PAK	Victory	CIK-FIA 2001/84	17.07.2006	16.07.2011	1		17.07.2016
LONGTERM RACEWEARS	PAK	Speed	CIK-FIA 2001/85	17.07.2006	16.07.2011	2		17.07.2016
HERRAM INTERNATIONAL	PAK	Herram-103-CK	CIK-FIA 2001/86	03.07.2006	02.07.2011	1		02.07.2016
GO KART	FRA	Avantage Evolution BC6	CIK-FIA 2001/87	18.01.2007	17.01.2012	1		17.01.2017
SPARCO S.R.L.	ITA	LICO SPARCO K24	CIK-FIA 2001/88	03.10.2006	02.10.2011	2		02.10.2016
OMP RACING	ITA	OMP 06 Karting	CIK-FIA 2001/90	09.01.2007	08.01.2012	2		08.01.2017
ALPINESTARS SpA	ITA	KMX 7 Level 2	CIK-FIA 2001/91	19.01.2007	18.01.2012	2		18.01.2017
FASTLANE	CAN	Laguna Kart Suit Overall	CIK-FIA 2001/92	22.02.2007	21.02.2012	1		21.02.2017
ULV-VALDEZ Ind & Com. Ltda	BRA	ULV K2007	CIK-FIA 2001/93	13.02.2007	12.02.2012	2		12.02.2017
MOMO Srl	ITA	KRT PRO Livello 2	CIK-FIA 2001/94	11.04.2007	10.04.2012	2		10.04.2017
STAND 21	FRA	K015	CIK-FIA 2001/95	12.10.2007	11.10.2012	1		11.10.2017
STAND 21	FRA	K021	CIK-FIA 2001/96	12.10.2007	11.10.2012	1		11.10.2017
STAND 21	FRA	K221	CIK-FIA 2001/97	12.10.2007	11.10.2012	2		11.10.2017
MIRCA VOF	NLD	C. Point Racewear Tech L2	CIK-FIA 2001/98	16.10.2007	15.10.2012	2		15.10.2017
OMP RACING	ITA	OMP 07 Karting	CIK-FIA 2001/99	31.10.2007	30.10.2012	1		30.10.2017
SPARCO S.R.L.	ITA	LICO SPARCO K26	CIK-FIA 2001/100	31.10.2007	30.10.2012	2		30.10.2017
MAGNUM OPUS SPORTS	PAK	Magnum Opus Magnum	CIK-FIA 2001/101	27.02.2008	26.02.2013	2		26.02.2018
CONFEZIONI SABINA Snc	ITA	MIR Global 2	CIK-FIA 2001/102	03.12.2007	02.12.2012	2		03.12.2017
SODIKART	FRA	Box's Daytona D1	CIK-FIA 2001/103	06.03.2008	05.03.2013	2		05.03.2018
GA	DEU	GA Race	CIK-FIA 2001/104	30.05.2008	29.05.2013	2		29.05.2018
SODIKART	FRA	Box's Silverstone D2	CIK-FIA 2001/108	15.09.2008	14.09.2013	2		14.09.2018
X'ZUIT	HKG	X'ZUIT FocuZ B	CIK-FIA 2001/109	22.10.2008	21.10.2013	2		21.10.2018
PUMA	DEU	Kart Cat Suit	CIK-FIA 2001/110	19.01.2009	18.01.2014	2		18.01.2019
OFF Road Racing Gear Co. Ltd	HKg	ORG Pro-Speedy Suit	CIK-FIA 2001/111	06.02..2009	05.02.2014	2		05.02.2019
Running Bird Impex	PAK	Running Bird Impex Kart Next	CIK-FIA 2001/112	04.02.2009	03.02.2014	1		03.02.2019
PM Sports	PAK	PM Sports PMS-030-09	CIK-FIA 2001/113	13.03.2009	12.03.2014	2		12.03.2019
Wallana Industries	PAK	Wallana Double Layer Overall	CIK-FIA 2001/114	23.06.2009	22.06.2014	2		22.06.2019
ALPINESTARS SPA	ITA	K-MX7 2009 Level 2	CIK-FIA 2001/115	25.08.2009	24.08.2014	2		24.08.2019
ALPINESTARS SPA	ITA	K-MX1 2009 Level 2	CIK-FIA 2001/116	25.08.2009	24.08.2014	2		24.08.2019

X'ZUIT	HKG	X'ZUIT Ikon XZ	CIK-FIA 2001/117	30.10.2009	29.10.2014	2		**29.10.2019**
OFF Road Racing Gear Co. Ltd	HKG	ORG Evolution Level 2	CIK-FIA 2001/118	19.11.2009	18.11.2014	2		**18.11.2019**
FREE MINDS S.R.L.	ITA	FREEM GTK 80	CIK-FIA 2001/119	17.03.2010	16.03.2015	2		**16.03.2020**
ALPINESTARS SPA	ITA	K-MX9 2010 Level 2	CIK-FIA 2001/120	30.11.2009	29.11.2014	2		**29.11.2019**
Kobra di Baronetto Paola	ITA	KOBRA WINNER	CIK-FIA 2001/122	08.02.2010	07.02.2015	2		**08.02.2020**
CONFEZIONI SABINA	ITA	MIR GLIRC	CIK-FIA 2001/123	22.10.2010	21.10.2015	2		**21.10.2020**
My Racing Wears	PAK	Racing Suits Akhtar II Depond Cordura	CIK-FIA 2001/124	04.05.2010	03.05.2015	2		**04.05.2020**
Sparco SpA	ITA	Sparco K28	CIK-FIA 2001/125	19.05.2010	18.05.2015	2		**18.05.2020**
Sparco SpA	ITA	Sparco K30	CIK-FIA 2001/126	12.07.2010	28.07.2015	2		**28.07.2020**
OAKLEY, Inc.	USA	OAKLEY Kill Switch 2	CIK-FIA 2001/127	23.09.2010	22.09.2015	1		**22.09.2020**
Sparco SpA	ITA	Sparco Lico K28	CIK-FIA 2001/128	06.09.2010	08.10.2015	2		**08.10.2020**
OMP RACING	ITA	OMP 14 Karting	CIK-FIA 2001/129	05.10.2010	04.10.2015	2		**04.10.2020**
OMP RACING	ITA	OMP 15 Karting	CIK-FIA 2001/130	15.10.2010	14.10.2015	1		**14.10.2020**
ALPINESTARS SPA	ITA	K-MX3 Light 2010 Level 2	CIK-FIA 2001/131	02.11.2010	01.11.2015	2		**01.11.2020**
Arroxx BV.	NLD	Arroxx Avaron	CIK-FIA 2001/132	26.11.2010	25.11.2015	2		**25.11.2020**
AL KHAIR International	PAK	AK First Kart Driving Suit	CIK-FIA 2001/133	14.02.2011	13.02.2016	2		**13.02.2021**
Leopardo Motorsports	BRA	Ciao Ultra-Sky Karting Level 2	CIK-FIA 2001/134	14.02.2011	13.02.2016	2		**13.02.2021**
LONGTERM RACEWEARS	PAK	Longterm Racewears Victory	CIK-FIA 2001/135	22.02.2011	21.02.2016	1		**21.02.2021**
LONGTERM RACEWEARS	PAK	Longterm Racewears Speed	CIK-FIA 2001/136	02.06.2011	01.06.2016	2		**01.06.2021**
ALPINESTARS SPA	ITA	K-MX5 2011 Level 2	CIK-FIA 2001/137	13.07.2011	12.07.2016	2		**12.07.2021**
OMP RACING	ITA	OMP 18 Karting	CIK-FIA 2001/138	26.07.2011	25.07.2016	2		**25.07.2021**
PM Sports	PAK	PM Sports Speed Racewear	CIK-FIA 2001/139	21.11.2011	20.11.2016	2		**20.11.2021**
MT Sports	PAK	Overall MLP Level 2	CIK-FIA 2001/140	13.12.2011	12.12.2016	2		**12.12.2021**
JAZ INTERNATIONAL	PAK	Kart Suit Top-Speed Level 2	CIK-FIA 2001/141	15.03.2012	14.03.2017	2		**14.03.2022**
ALPINESTARS SPA	ITA	K-MX 1 2012	CIK-FIA 2001/142	04.05.2012	03.05.2017	2		**03.05.2022**
OMP RACING	ITA	OMP 19	CIK-FIA 2001/143	06.09.2012	05.09.2017	2		**05.09.2022**

IMPORTANT

Rappel du Règlement d'Homologation de la CIK-FIA

Art. 8.11, 2ème Partie : Conditions générales

2.1 – Domaine d'application et Niveau d'efficacité

a) activité de loisirs : niveau 1

b) activité de compétition nationale : niveau 1 ou 2 mais niveau 2 recommandé

c) championnats internationaux : niveau 2, obligatoire

Reminder of the CIK-FIA Homologation Regulations

Art. 8.11, 2nd Part: General conditions

2.1 – Field of application and levels of efficiency

a) leisure activities: level 1

b) national competition activities: level 1 or 2, but level 2 is recommended

c) international championships: level 2, mandatory

CIK-FIA WORLD CHAMPIONSHIP KF
CIK-FIA INTERNATIONAL SUPER CUP KF Junior
2013
Aug. 28
Sept.01
ENGLAND
PF INT'L KART CIRCUIT
FIA CIK KARTING KF WORLD CHAMPIONSHIP
FIA CIK KARTING KF Junior INTERNATIONAL SUPER CUP
FIA ACTION FOR ROAD SAFETY
MSA MOTOR SPORTS ASSOCIATION
Delayed:
Rai Sport
Live Web:
www.cikfia.tv
www.cikfiachampionship.com
WSK Promotion
PATA
Re.Be.L.
BRIDGESTONE
sparco
VEGA
LeCont

KF / KF-Junior

CHAMPIONNAT DU MONDE CIK-FIA DE KF (1)
CIK-FIA WORLD KF CHAMPIONSHIP (1)

SUPER COUPE INTERNATIONALE DE KF-Junior CIK-FIA
CIK-FIA INTERNATIONAL KF-Junior SUPER CUP

29.08 -1.9 2013

PF INT'L (GBR)

SITUATION GEOGRAPHIQUE/*LOCATION*
39km E. de/*E. of* Nottingham
GPS 53°02'22'' N, 0°39'28'' W

ASN/*ASN*
MSA-UK, Motor Sport House, Riverside Park, Colnbrook, SLOUGH SL3 0HG, Great Britain
✆ +44 1753 765 000
Fax: +44 1753 682 938
Web: www.msauk.org
E-mail: Kart@msauk.org

CIRCUIT/*CIRCUIT*
PF International Kart Circuit, Brandon, GRANTHAM, Lincolnshire, NG32 2AY, Great Britain
✆ +44 1636 62 68 11
Fax: +44 1636 85 86 83
Web: www.tvkc.co.uk
Email: clare@tvkc.co.uk

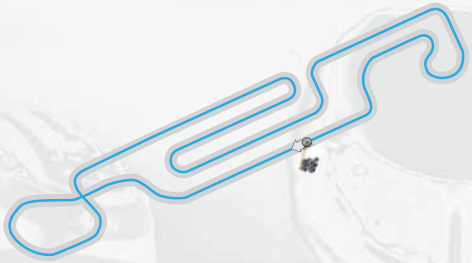
ORGANISATEUR/*ORGANISER*
Danielle Short, PF International Kart Circuit, Brandon, GRANTHAM, Lincolnshire, NG32 2AY, Great Britain
✆ +44 7545 131 099
Fax: +44 8444 172 267
Email: compsec@tvkc.co.uk

DONNEES DU CIRCUIT/*CIRCUIT DATA*
Longueur/*Length*: 1'382m
Largeur/*Width*: 8m

AEROPORT/*AIRPORT*
Nottingham East Midlands (EMA) 71km

GARE FERROVIAIRE/*RAILWAY STATION*
Grantham (19km)

OFFICE DU TOURISME/*TOURIST OFFICE*
The Guildhall Centre, St Peter's Hill, GRANTHAM NG31 6PZ, Great Britain
✆ +44 1476 406 166 - Fax: +44 1476 406 001
Web: www.southwestlincs.com
Email: granthamtic@southkesteven.gov.uk



HÔTELS/*HOTELS*

- The Olde Barn Hotel, Marston (7km)
✆+44 1400 250 909 - Fax: +44 1400 250 130
E-mail: enquiry@theoldebarnhotel.co.uk

- De Vere Belton Woods Hotel, Grantham (15km)
✆+44 1476 593 200 - Fax: +44 1476 574 547
E-mail: belton.woods@devere-hotels.com

- Ramada Grantham, Grantham (17km)
✆+44 1476 593 000 - Fax: +44 1476 592 5925
E-mail: info@ramadagrantham.co.uk

- Best Western Angel&Royal, Grantham (18km)
✆+44 1476 565 816 - Fax: +44 1476 567 149
E-mail: enquiries@angelandroyal.co.uk

- Premier Inn Grantham, Grantham (18km)
✆+44 871 527 8470 - Fax: +44 871 527 8471

- Norton Lodge Hotel&Conf. Centre, Norton Disney (26km)
✆+44 1522 789 111 - E-mail: info@nortonlodge.co.uk

- Best Western Bentley Hotel & Spa, South Hykeham (30km)
✆ +44 1522 878 000 - Fax: +44 1522 878 001
Email: info@bentleyhotellincoln.co.uk

Hotels additionnels/*Supplementary Hotels*
www.tvkc.co.uk (Where to stay) Organiser's website

CAMPING/*CAMPING SITE*
*voir avec l'Organisateur/*please see with the Organiser*